

Univerzita Karlova v Praze

Právnická fakulta

RIGORÓZNÍ PRÁCE

Právní prostředky ochrany moří před
znečištěním

Legal protection of the sea against pollution

Vypracovala: Mgr. Ing. Markéta Topinková LL.M.

Konzultant: prof. JUDr. Milan Damohorský, DrSc.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem předkládanou rigorózní práci vypracovala samostatně, že všechny použité prameny a literatura byly řádně citovány a že tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 21. října 2013

.....
Mgr. Ing. Markéta Topinková, LL.M.

Poděkování

Ráda bych poděkovala svému konzultantovi prof. JUDr. Milanu Damohorskému, DrSc., vedoucímu katedry práva životního prostředí, za jeho podporu, metodickou pomoc i praktické rady, které mi před i při psaní mé rigorózní práce poskytl.

Děkuji dále i Stockholmské Univerzitě a Cambridgeské Univerzitě tamním profesorům a docentům za přístup k materiálům ke zpracování mé rigorózní práce.

V Praze, dne 21. října 2013

.....
Mgr. Ing. Markéta Topinková, LL.M.

Obsah

1	Předmluva	7
2	Úvod.....	9
2.1	Obecná problematika znečištění moří	9
2.2	Právně politická východiska v boji proti znečištění moří	11
3	Zdroje a rizika znečištění moře.....	13
3.1	Úvod do problematiky zdrojů a rizik znečištění moře	13
3.2	Environmentální rizika námořní přepravy	14
3.2.1	Námořní přeprava ropy.....	14
3.2.2	Námořní přeprava nebezpečných látek.....	20
3.2.3	Námořní přeprava běžného zboží a osob.....	21
3.3	Těžba z podmořského dna a její rizika	23
3.4	Problematika vnášení odpadu do moře	26
3.5	Pevninské znečištění.....	28
3.6	Environmentální rizika další lidské činnosti	29
3.7	Shrnutí zdrojů a rizikových faktorů znečišťování moře.....	29
4	Prostředky v boji proti znečištění moří.....	30
4.1	Úvodní poznámky k prostředkům boje se znečištěním.....	30
4.2	Přehled prostředků využitelných proti znečištění.....	31
4.3	Prostředky proti znečištění moří přepravovanou ropou	32
4.4	Prostředky proti znečištění moří nebezpečným loďním nákladem.....	34
4.5	Prostředky proti zanášení moří odpadem	35
4.6	Prostředky proti znečištění činnostmi na mořském dně.....	37
4.7	Prostředky proti znečištění moří z pevniny	38
4.8	Shrnutí druhů prostředků proti znečištění moří.....	39
5	Právní prostředky prevence znečištění moří ropou, jinými škodlivými látkami a odpady	40
5.1	Úvod do problematiky preventivních právních prostředků.....	40
5.2	Obecná povinnost ochrany životního prostředí moří	41
5.3	Předcházení znečištění loďní dopravou	42
5.3.1	Opatření na prevenci ropného znečištění.....	46
5.3.2	Opatření na kontrolu znečištění tekutými škodlivými látkami hromadně přepravovanými	48
5.3.3	Prevence znečištění škodlivými látkami přepravovanými na moři v obalech	50
5.3.4	Prevence znečištění odpadem z lodí.....	50
5.3.5	Prevence znečištění ovzduší z lodí	51
5.3.6	Problematika dodržování a vynutitelnost ustanovení MARPOLU.....	52
5.3.7	Přístavní kontroly jako opatření ke zlepšení dodržování ustanovení MARPOLU	55

5.4	Ochrana před ukládáním odpadů do moře	57
5.5	Regionální ochrana mořského prostředí	62
5.5.1	Ochrana mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku.....	65
5.5.2	Ochrana mořského prostředí Baltského moře	69
5.5.3	Ochranu mořského prostředí a pobřeží Středomoří.....	71
5.6	Evropské sekundární právo	72
5.7	Dobrovolné audity členských států IMO.....	81
5.8	Shrnutí de lege lata a de lege ferenda právních prostředků prevence znečištění moří	83
6	Odpovědnost za znečištění a prostředky na nápravu škod	88
6.1	Úvod do problematiky odpovědnost za škodu způsobenou na moři.....	88
6.2	Odpovědnost za ropné znečištění	90
6.3	IOPC-Fondy	95
6.4	Odpovědnost za jadernou škodu.....	99
6.5	Odpovědnost za znečištění nebezpečnými a škodlivými látkami .	100
6.6	Odpovědnosti za znečištění ze zásobníků paliva.....	103
6.7	Úprava odpovědnosti v národním zákonodárství	104
6.7.1	Oil Pollution Act 1990.....	105
6.8	Evropské sekundární právo	108
6.9	Prostředky ropných společností.....	116
6.10	Shrnutí de lege lata a de lege ferenda právní odpovědnosti za znečištění moří.....	119
7	Reakce na mimořádné události	123
7.1	Úvodní poznámky k reakcím na mimořádné události	123
7.2	Reakce na havárie na volném moři	124
7.3	Mezinárodní spolupráce při reakci na havárie.....	125
7.4	Regionální spolupráce	127
7.5	Spolupráce při haváriích v Evropské unii	127
7.6	Shrnutí právních prostředků k reakcím na mimořádné události...	128
8	Vztah České republiky k problematice znečištění moří	129
9	Závěr	134
10	Doslov	143
	English summary	145
	Seznam zkratk	148
	Seznam pramenů.....	152
	Příloha č. 1	157
	Příloha č. 2	158
	Příloha č. 2	158
	Příloha č. 3	159
	Příloha č. 4	161
	Příloha č. 5	163
	Příloha č. 6	164
	Příloha č. 7	165
	Příloha č. 8	166

Abstrakt	167
Klíčová slova	167
Abstract.....	168
Keywords.....	168

1 Předmluva

Problematika znečištění moří se dotýká každého z nás. Moře je totiž významným ekosystémem ovlivňujícím klima a počasí, poskytujícím přirozené životní prostředí velkému množství živočichů a umožňující řadu hospodářských aktivit a jeho znečišťování je jedním z globálních problémů naší planety.

Ekologii oceánů ohrožují nejen úniky ropy, které vznikají při podmořské těžbě, haváriích tankerů a ropovodů i překládání v přístavech, ale i chemické znečištění různými škodlivými látkami po moři přepravovanými či do moře ukládanými. Ropný „film“ (tzv. okem nepostřehnutelný tenký povlak) omezuje růst mořských řas, které, spolu s tropickými pralesy, jsou rozhodujícími producenty atmosférického kyslíku, chemické znečištění pak ohrožuje mořský ekosystém jako celek.

Ke znečišťování moře přes veškeré snahy dochází bohužel dnes a denně. Nejsou to jen velké ropné skvrny vzniklé při haváriích ropných tankerů, ale i každodenní vypouštění škodlivin do povrchových vod, protože téměř všechny povrchové tekoucí vody ústí nakonec do moří a oceánů. Iniciativy a prostředky k ochraně moří před dalším znečišťováním jsou dnes přirozenou součástí agendy mezinárodního společenství i řady regionů a států. Považuji za prospěšné podrobně rozebrat právě právní prostředky, které jsou v boji proti znečištění moří k dispozici, či které by mohly perspektivně přispět ke zlepšení ekologie moří a oceánů.

Ve své diplomové práci jsem se zabývala právními prostředky v boji proti ropnému znečištění, zejména proti tomu způsobenému transportem ropy. Identifikovala jsem v ní zejména prostředky prevence

rovných úniků z lodí a také schémata na odstranění či alespoň zmírnění následků škod již vzniklých ropným znečištěním.

Ve své rigorózní práci se po obecných tezích o problémech znečištění moří a právně-politických východiscích pro ochranu moře věnuji analýze jednotlivých zdrojů a rizikových faktorů znečišťování moře, jako jsou námořní přeprava a další lidské činnosti na mořském dně i na pevnině, na které navazuji obecným přehledem prostředků, které mohou být využity pro boj s jednotlivými zdroji a riziky znečišťování. Identifikované právní prostředky na ochranu moří poté dále analyzuji a komparuji, kdy se generalizací snažím dojít k obecným závěrům a shrnout přínosy a efektivitu jednotlivých právních prostředků ve vztahu identifikovaným faktorům znečišťování moře. Podrobuji kritickému zkoumání navrhovaná potenciální zlepšení existujících právních prostředků či žádoucí přijetí právních prostředků nových, která jsou navrhována jak v publikovaných zdrojích, ze kterých jsem čerpala, tak ty, k jejichž návrhům docházím na základě vlastního analyticko-syntetického zkoumání současných právních prostředků. Jako základ pro zamyšlení se nad zaváděním dalších právních prostředků do praxe primárně vycházím z analýzy a komparace vzniku a vývoje existujících právních úprav, jejich postupného zdokonalování a zvyšování jejich účinnosti a vynutitelnosti, ke kterému došlo zejména v posledních desetiletích. Po analýze a komparaci právních prostředků mezinárodního práva, evropského práva a právní úpravy USA se obracím i ke vztahu České republiky, jako vnitrozemského státu, k problematice znečištění moří a domácí právní úpravě této problematiky. Vycházím z právního stavu ke dni 1. srpna 2013.

2 Úvod

2.1 *Obecná problematika znečištění moří*

Ještě v 50. letech bylo hlavním problémem znečištění moře úmyslné znečišťování ropnými zbytky. Po dodání a odčerpání ropy z tankeru zůstalo na stěně nádrží tankeru malé množství ropy, podobné zbytku mléka na stěně sklenice, když z ní někdo vypije mléko. Tradičně docházelo k tomu, že kapitán lodi napustil do prázdných nádrží tankeru mořskou vodu, která byla balastem na zpáteční cestě tankeru, a použil čistící stroje, které pod vysokým tlakem odstraňovaly ropu ze stěn nádrží tankeru. Výsledná směs odpadní ropy a vody byla obvykle vypouštěna na volném moři. Ačkoliv takovéto zbytky ropy představují průměrně 0,4 % nákladu, v absolutní hodnotě se jedná přibližně o 400 tun ropy při každé cestě tankeru.¹ Striktními opatřeními na mezinárodní úrovni se toto podařilo téměř odstranit, bohužel dnes se tento problém vrací se vší svou naléhavostí, protože k těmto praktikám se dnes mnozí kapitáni vrací pod tlakem různých ustanovení smluv o nájmu lodi.²

Od konce 60. let se začaly objevovat havárie ropných tankerů s katastrofálními ekologickými důsledky. Právě tyto katastrofy se staly silným motivem při přípravě mezinárodních, regionálních i národních úprav a opatření, které měly za účel uvést v chod efektivní systém odstraňování následků těchto havárií. Je však důležité poznamenat, že neexistuje přímá úměra mezi velikostí ropné skvrny a celkovou škodou či ekologickou újmou tímto únikem ropy způsobenou. Dosud největší

¹ MITCHELL, Ronald B., Lessons from intentional oil pollution, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, ISSN 0013 9157, str. 20

² Kapitán YVONNOU, Louis Alain, Maritime expert and advisor - Former Tanker Master, Clipper Survey France, březen 2001

jednorázový únik ropy z tankeru ATLANTIC EMPRESS přesáhl 287.000 tun. Protože se však stal na volném moři, škody byly znatelně menší než u objemově menších katastrof, jako byly EXXON VALDEZ či AMOCO CADIZ.

Od 80. let se však objevuje nový fenomén znečištění moře, a to chemické znečištění označované jako HNS (angl. *hazardous and noxious substance*). Toto je skutečné riziko pro oceány, protože mnohé z chemických látek nejsou biologicky odbouratelné. Je třeba také podotknout, že ještě do nedávné doby nebyla na toto nebezpečí soustředěna dostatečná pozornost.³ Pozornost médií i politiků je i nyní do velké míry stále obrácena k ropnému znečištění z toho důvodu, že chemické znečištění není vidět. Chemické znečištění tak stále zůstává poněkud na okraji zájmu veřejnosti i mezinárodního společenství.

Ze studie provedené v roce 1987 vyplynulo, že 12 % celkového znečištění moří lze připsat právě námořním haváriím, 37 % znečištění připadá na průmyslové, zemědělské a městské znečištění vod a 33 % znečištění je tvořeno provozními úniky škodlivin z lodí. Pokud přihlédneme jen ke znečištění moří ropnými látkami, je tvořeno přibližně z 20 % lodními katastrofami a ze zbylých 80 % provozními úniky. Tyto statistiky jsou do značné míry pravdivé i v současné době, přičemž podíl provozních a úmyslných úniků na znečištění stále mírně roste a podíl lodních katastrof a havárií na celkovém znečištění se snižuje.⁴

Studie zdrojů ropného znečištění moří zveřejněná v USA v roce 1995 uvádí, že celosvětově unikne do moří v průměru až 696 milionů

³ WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 4

⁴ WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 4

galonů⁵ ropy ročně, z nichž „jen“ 37 milionů galonů (cca 5,3%) mají na svědomí velké ropné skvrny z havárií tankerů a 137 milionů galonů (cca 19,7%) provozní úniky ropy z lodí. Největší část ropného znečištění, 363 milionů galonů představujících 52,2% ropného znečištění moří, má však svůj původ v průmyslovém a městském znečištění, které proniká do moře prostřednictvím říčních toků. Studie uvádí za další zdroj znečištění moří rovněž oxid uhličitý v ovzduší, který se v množství 92 milionů galonů (cca 13,2%) dostane ročně do moří prostřednictvím dešťových srážek. Část ropného znečištění moří označuje studie za přírodní a přirozené „znečištění“, které vznikne za působení eroze uvolněním z mořského dna a představuje 62 milionů galonů (cca 8,9%) ročně. Nejmenší podíl na ropném znečištění moří mají dle studie úniky vzniklé při podmořské těžbě ropy, které činí 15 milionů galonů (cca 2,2%) ročně.⁶ Pro efektivní zamezování znečišťování moří je tedy třeba zaměřit se nejen na problémy námořní přepravy a těžby z mořského dna, ale na otázky zamezení znečištění ze zdrojů na pevnině, včetně znečištění ovzduší.

2.2 Právně politická východiska v boji proti znečištění moří

Znečištění moří je problémem, který přesahuje hranice států. Mělo by však být mezinárodním společenstvím vnímáno jako globální problém, protože se dotýká zájmů všech států a je velice závažným problémem ohrožujícím přežití lidské populace. Znečištění moře ohrožuje přirozenou biologickou rozmanitost mořských živočichů a

⁵ Měrná jednotka v USA 1 galon = 3,7853 litru.

⁶ BENCHLEY, Peter a GRADWOHL, Judith, *Ocean Planet: Writings and Images of the Sea*, Harry N. Abrams Inc., New York 1995, 1. vydání, ISBN: 0-8109-3677-1, str. 94

rovněž produkci atmosférického kyslíku a celý klimatický systém planety. Mezinárodní spolupráce a mezinárodní právo by tak v řešení tohoto problému měly hrát nezastupitelnou úlohu.

Největší pozornost a emoce k sobě vždy přitahovaly havárie ropných tankerů, ačkoliv ze statistik vyplývá, že nejsou tím rozhodujícím faktorem znečištění moří. Ropné skvrny jsou však jednou z nejviditelnějších forem znečištění. Jedny z prvních opatření proto směřovaly ke snaze omezit výskyt právě těchto ropných katastrof i ke snaze vypořádat se nějak se škodami z těchto havárií. Provozní znečištění bylo zpočátku opomíjeno, ačkoliv je velice významným faktorem znečištění. Problémem u provozního znečištění je i možnost jeho odhalení a účinnost působení preventivních nástrojů. Je však třeba právě provozní znečištění dramaticky snížit, má-li skutečně dojít ke zlepšení ekologie oceánů.

Musíme však rozlišovat dva aspekty boje proti znečišťování, prvním je prevence znečištění, která se soustředí zejména na zákazy a bezpečnostní předpisy a opatření, druhým aspektem jsou schémata náhrady škody, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých znečištěním.

První iniciativy k přijetí mezinárodních úmluv věnující se tomuto problému se objevily již v 50. letech minulého století a od té doby prošlo mezinárodní mořské právo poměrně rychlým vývojem. Od konce 80. let se však množí kritiky na adresu mezinárodně přijatých úmluv ve vztahu ke znečištění moří, zejména schématu odpovědnosti a poskytování náhrad za ekologickou újmu způsobenou znečištěním. Je kritizována nedostatečnost úpravy a objevují se tendence k partikularismu, typicky ze strany USA.

Na jedné straně tedy dochází ke snaze o mezinárodní spolupráci v boji proti znečištění a přijímání mezinárodních úmluv, na druhé straně však některé státy vytvořily a vytvářejí zvláštní a přísnější úpravy

zejména v oblasti odpovědnosti za ropné znečištění. Dále se tu rovněž projevují silné tendence k uzavírání regionálních úmluv na ochranu jednotlivých nejvíce ohrožených moří, např. Středozemního a Baltského moře, což nelze apriori odmítat. Je však nezbytné zabývat se otázkou, zda nejsou mezinárodně přijaté závazky v současné době již skutečně přežité, zda je možná jejich reforma, zejména zapojením nových právních prostředků, a zda je nutné či vůbec možné zabránit hrozícímu partikularismu v přístupu k řešení problému znečištění moří.

3 Zdroje a rizika znečištění moře

3.1 Úvod do problematiky zdrojů a rizik znečištění moře

Existují rozdílné zdroje znečišťování moře, na prvním místě jsou to ty zřejmé jako úniky látek při námořní přepravě, při využívání mořského dna a úmyslné vnášení odpadu do moře, jejichž analýze se níže věnuji na předním místě. Existují však i další lidské činnosti, a to včetně činností na pevnině a znečišťování ovzduší, které ve svém důsledku vedou ke znečištění moře, které budou níže také zmíněny. Znečištění moře lze totiž chápat velice široce ve smyslu definice Úmluvy OSN o mořském právu (zkr. *UNCLOS*) jako „přímé nebo nepřímé zanesení takových látek nebo energie člověkem do mořského prostředí, včetně ústí řek, které mají či mohou mít takové zhoubné účinky, jako jsou poškození živých zdrojů a mořského života, ohrožení lidského zdraví, zabránění mořské činnosti včetně rybolovu či jinému oprávněnému využívání moře, zhoršení užitné jakosti mořské vody a omezení podmínek pro rekreaci“ (Čl. 1 odst. 1(4) *UNCLOS*). V této

kapitole se věnují hlavně analýze těch zdrojů a rizik znečištění, jejichž negativní vliv na ekosystém moře je empiricky či jinak objektivně prokazatelný, abych poté v dalších kapitolách zhodnotila prostředky, které jsou či by měly být k dispozici k jejich omezení či zamezení jejich negativních vlivů.

3.2 *Environmentální rizika námořní přepravy*

Námořní přeprava je historicky zřejmým a pravděpodobně nejuchopitelnějším zdrojem znečištění a proto i níže nejpodrobněji analyzovaným s ohledem na druh přepravovaného nákladu.

3.2.1 Námořní přeprava ropy

Hlavní směry námořní přepravy ropy souvisejí s teritoriálním rozložením těžby a spotřeby ropy. Jako u mnoha jiných surovin, se místa nalezišť ropy teritoriálně neshodují s hlavními oblastmi její spotřeby. Za nejvýznamnější lze tedy považovat námořní trasu z Perského zálivu do západoevropských přístavů, zejména do Rotterdamu, ale i do Marseille. Neopominutelné jsou i trasy z Perského zálivu do přístavů na východním pobřeží USA a do přístavů v jihovýchodní a východní Asii. Významná část námořní přepravy ropy směřuje z Indonésie do Japonska a Jižní Koreje. Část námořní přepravy ropy se odehrává i v rámci amerického kontinentu, zejména v Mexickém zálivu a podél západního pobřeží USA.

Námořní doprava je alternativou k přepravě ropy prostřednictvím ropovodů. Je třeba uvést, že ani ropovody nepředstavují zcela bezpečnou alternativu k námořní přepravě, protože dochází i k haváriím ropovodů.

Hlavní trasy přepravy jsou i místy nejvíce ohrožovanými ropným znečištěním, jsou to oblasti se značným výskytem ropných havárií. Jak vyplývá z mapy, která je přílohou č. 1, jednou z nejvíce postižených oblastí je pak v tomto ohledu západoevropské pobřeží a oblasti, z nichž se ropa vyváží. Je to tedy zejména Evropa, která prosazuje nástroje k omezení vzniku havárií.

Ropa je po moři přepravována především v tzv. tankerech, které se na světové přepravní kapacitě podílejí zhruba 40 %.⁷ Tankery ročně přepravují až 50 miliónů tun ropy a nejvíce se pohybují právě v oblastech jako je Perský a Arabský záliv, Karibská oblast, Severní moře, ale i Středozemní moře a míří do všech významnějších světových námořních přístavů. V současné době je ve světě v provozu přibližně 8.000 tankerů přepravujících ropu či ropné produkty.⁸

V poslední době je vývoj plavidel přepravujících ropu poznamenán značným rozvojem velkokapacitních plavidel, zejména stavbou supertankerů, které jsou schopny nést najednou více než 200.000 tun ropy. Rozlišení tankerů přepravujících ropu podle jejich nosnosti je obsaženo v příloze č. 2. Největší supertanker m/s Jahre Viking měl 546.650 DWT a byl potopen iráckými řízenými střelami během první války v Perském zálivu. Supertankery bývají vybaveny nejmodernější navigační technikou, mají minimální posádku a jsou řízeny pomocí počítačů. Jejich nevýhodou je konstantní potenciální hrozba ekologické katastrofy v případě jejich poškození nebo kolize a také jejich malá dostupnost k pobřeží a omezené manévrovací

⁷ HERBER, Vladimír, Námořní doprava, Masarykova univerzita, projekt FRVŠ č. 1822/2005 „Multimediální podpora výuky předmětu Geografie Světového oceánu“, přednáška: „Námořní doprava“

⁸ HUIJER, Keisha, Trends in Oil Spills from Tanker Ships 1995-2004, International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), Paper from the 28th Arctic and Marine Oil spill Program (AMOP) Technical Seminar, 7-9 June 2005, Calgary, Kanada, str. 2

schopnosti. Některé, zejména americké tankery, měly dříve i jaderný pohon.⁹

Supertankery jsou využívány zejména pro dovoz ropy do vyspělých zemí, které nemají dostatek vlastních zdrojů ropy, zejména do Japonska a USA. Do Evropy je dovoz ropy supertankery limitován zejména v English Channel a Baltském moři ponorem těchto lodí.

Nové tankery už musí mít dvojitý plášť a dvojitě dno (angl. *Double Hull and Double Bottom*) pro snížení rizika ekologické katastrofy na minimum. Postupně dochází k vyřazení z provozu všech tankerů, které dvojitý plášť a dvojitě dno nemají. Tankery s jedním pláštěm, které byly dodány před 5. dubnem 1982 a zařazeny mezinárodní smlouvou do 1. kategorie, není možno od 5. dubna 2005 v mezinárodní přepravě používat.¹⁰

Je významné uvést na tomto místě několik havárií ropných tankerů, které se staly i určitými mezníky pro boj s ropným znečištěním. Šlo o neštěstí, která způsobila významné škody a vyvolala vždy diskusi ohledně odpovědnosti za ropné znečištění a vedla často i k přijetí či modifikaci právních úprav této odpovědnosti. Právní úprava této oblasti je pak v tomto ohledu ovládána do značné míry nepsaným principem reakce na významné ropné katastrofy.

Na prvním místě musí být uvedena havárie tankeru TORREY CANYON 18. března 1967 poblíž Scilly Isles u průlivu La Manche, kdy se do moře dostal celý náklad 120.000 tun ropy¹¹. Náklady na odstranění škod se v tomto případě vyšplhaly do výše přes 3 mil. GBP na britské straně a 41 mil. FRF na francouzské straně.¹² Právě tato

⁹ NOVÁK, Radek, Námořní přeprava, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336, str. 18

¹⁰ Dodatek k MARPOLU ze 4. prosince 2003 novelizující Čl. 13G Přílohy I MARPOLU, který nabyl účinnosti v dubnu 2005

¹¹ IMO (International Maritime Organisation)

¹² WU, Chao, Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 3

událost byla ústředním popudem k přijetí několika klíčových mezinárodních úmluv: Mezinárodní úmluvy o předcházení znečištění moří z lodí (zkr. *MARPOL*), Mezinárodní úmluvy o soukromoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*) a Mezinárodní úmluvy o zřízení Mezinárodního fondu na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *Úmluva o IOPC Fondu*).

Nedaleko od potopení TORREY CANYON, pouhých 500 km od pobřeží Bretaně, pak 16. března 1978 ztroskotal supertanker AMOCO CADIZ, kdy do moře uniklo 227.000 tun ropy. Dva týdny po katastrofě byly nalezeny na pobřeží miliony mrtvých měkkýšů a mořských ježků. Zemřelo asi 20.000 ptáků a 9.000 tun ústřic bylo kontaminováno a muselo být zničeno.¹³ Tentokrát výše škody dosáhla částky několika set miliónů USD. Soudní spor, který probíhal před americkými soudy, přisoudil Francii v roce 1992 nakonec náhradu škody ve výši 282 mil. USD, což představovalo méně než polovinu toho, co francouzská vláda požadovala.¹⁴ Bylo však přesto vyplaceno více, než kolik by odpovídalo tehdejšímu znění výše uvedené úmluvy *CLC*.

Zatím nejdražší ropnou katastrofou s nejhoršími ekologickými následky bylo ztroskotání tankeru EXXON VALDEZ při pobřeží Aljašky 24. března 1989. Tato havárie je současně největší ropnou katastrofou, která se stala u amerických břehů. Do moře uniklo přibližně „jen“ 37.000 tun ropy, ale výše škody, jejíž náhrada byla požadována, dosáhla výše několika miliard USD. Jen náklady na vyčištění oblasti za první rok po katastrofě převýšily částku 2 mld. USD.¹⁵ Aljašská příroda se dodnes z ekologické katastrofy zcela nevzpamatovala. Toto ropné neštěstí a jeho následky vedly vládu USA k odmítnutí mezinárodní

¹³ ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation)

¹⁴ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

¹⁵ ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation)

úpravy odpovědnosti a k přijetí samostatného zákona o odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *Oil Pollution Act 1990*).

Ani Japonsku se ropné havárie nevyhnuly, v roce 1997 ztroskotal u japonských břehů tanker NADHODKA. Náhrada škody tu byla mimosoudně dojednána ve výši přibližně 219 mil. USD.¹⁶

Evropskou komisi přimělo k výraznějšímu zapojení se do boje proti ropnému znečištění potopení tankeru ERIKA dne 11. prosince 1999, kdy do moře uniklo přibližně 14.000 tun ropy¹⁷. Hlavní ekologická ztráta se v tomto případě týkala mořských ptáků, na pobřeží bylo nalezeno téměř 65.000 ptáků zasažených ropou, z nichž 50.000 bylo již mrtvých a jen 2.000 bylo nakonec po očištění vráceno do volné přírody.¹⁸ Ztroskotání ERIKY u pobřeží Bretaně přineslo škody ve výši 400 mil. EUR, odpovědnost rejdaře však byla omezena výší 11,4 mil. EUR a z *IOPC Fondu* bylo poskytnuto 168 mil. EUR.¹⁹

Ještě než všechna zamýšlená opatření na evropské i mezinárodní úrovni stačila vstoupit v platnost, došlo k potopení tankeru PRESTIGE u břehů Španělska 13. listopadu 2002 a svět začal znovu uvažovat, zda je možno přijmout ještě efektivnější úpravu k zabránění těmto ekologickým katastrofám.²⁰ Konečný odhad uniklé ropy z tankeru PRESTIGE činil 63.000 tun.²¹

Přehled ropných katastrof dle velikosti je obsahem přílohy č. 3, přičemž je třeba v souladu s výše uvedeným nutně upozornit na to, že zde neplatí nutně přímá úměra mezi velikostí ropné skvrny a rozsahem ztráty na životním prostředí.

¹⁶ ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation)

¹⁷ IMO (International Maritime Organisation)

¹⁸ ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation)

¹⁹ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

²⁰ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 242

²¹ ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation)

Je však nutné věnovat pozornost i méně viditelné, rozsahem ale velmi významné formě ropného znečištění moří, kterým je záměrné a provozní znečištění z lodí. Příloha č. 4 udává procentuální podíl jednotlivých činností, při kterých došlo ke vzniku ropných úniků podle velikosti ropných skvrn, a procentuální podíl příčin vzniku ropných úniků podle velikosti ropných skvrn. Z tohoto je zřejmé, že právě menší skvrny do 7 tun jsou způsobeny při běžné provozní činnosti tankeru, zejména vykládce a nakládce, často z důvodu poruchy zařízení. Naopak ropné skvrny nad 700 tun vznikají během plavby zejména při kolizích, ztroskotání a jiných havarijních stavech na lodi.

Nelze při hodnocení, které znečištění je největší hrozbou, přihlížet pouze ke statistikám, protože ačkoliv velké ropné skvrny neznamenaají rozhodující zdroj znečištění moří, svou rozsáhlostí a jednorázovostí výrazně zasáhnou do ekosystému v bezprostřední lokalitě ropného úniku. Provozní znečištění z lodí na druhé straně působí plošně a vyčerpává absorpční samočisticí schopnosti mořského prostředí.

Vypouštění ropného odpadu na volném moři není bohužel plošně zakázáno, naopak je připuštěno (mimo speciální oblasti moří), pokud je obsah uhlovodíku nižší než 15 ppm²². Statistika udává, že se v posledních letech snižuje počet ropných tankerů, které jsou přistiženy při nezákonném vypouštění ropných zbytků.²³ Technické prostředky na odhalování nezákonných úniků se zlepšují, kdy je používána nejen vizuální kontrola moří ze vzduchu, ale i aktivní a pasivní senzory na bázi mikro- a ultrafialových vln. Při jakémkoliv nezákonném úniku je nutné zajistit konkrétního viníka, aby mohly být podniknuty příslušné právní kroky, a to klade vysoké nároky na získávané důkazy. Nově je vyvíjena satelitní technologie a zvažováno je použití chemických a

²² 1 ppm (angl. *parts per million*) je rovno 1 miligramu látky na 1 litr vody (mg/l).

²³ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

biochemických látek pro identifikaci původu vypuštěného nákladu. V posledních desetiletích byly ve vztahu k efektivnímu vynucování snížení záměrného a provozního znečištění podnikány významné kroky, které se ale stále nejeví jako úplně dostatečné, protože právě tomuto druhu znečištění by mělo být účinně zabráňováno, má-li dojít k výraznějšímu zlepšení stavu moří a oceánu.

3.2.2 Námořní přeprava nebezpečných látek

V současnosti je odhadováno, že z 37 miliónů chemických látek používaných člověkem jich jsou přibližně 2 tisíce přepravovány po moři. V průběhu posledních 20 let se námořní přeprava chemických látek zvýšila 3,5krát. Existují dokonce odhady, že námořní přeprava chemických látek v roce 2015 dosáhne 215 miliónů tun.²⁴ Riziko znečištění moří těmito látkami tak narůstá.

Přeprava probíhá buď formou hromadného nákladu (a to zejména pro pevné látky jako minerály či kovy a tekuté skupenství sloučenin) nebo kontejnerově. Speciální chemické tankery pro přepravu tekutých HNS jsou mnohdy uzpůsobeny k přepravě specifických látek i materiálem pláště a nátěry, aby nedocházelo k chemickým reakcím při přepravě. Zemní plyn, butan, propan a etylen jsou přepravovány v tekutém skupenství a tedy pod vysokým tlakem nebo hluboko zchlazené. Ze statistiky provedené ve Středozemním moři je zřejmé, že ačkoliv objem přepravy HNS narůstá, počet nehod se v něm snižuje (během let 1994 až 2007 z průměrných 18 nehod ročně na 2).²⁵ REMPEC vysvětluje nižší nehodovost mimo jiné tím, že průměrný věk lodí se snižuje, protože ze statistiky vyplynulo, že 60% havárií měly na

²⁴ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

²⁵ REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea)

svědomí lodě starší 16 let. Riziko havárií však přináší i přeprava na kontejnerových lodích, protože časté nadměrné naložení může ohrozit jejich stabilitu na volném moři.

Zkušenosti dokládají, že se může často jednat pouze o dočasné chemické znečištění, zejména pokud k nehodě dojde na volném moři a látky se rozptýlí. Ovšem i u břehů může jít jen o krátkodobé znečištění. Únik kyseliny sírové v roce 2005 z MGM 3030, uvízlé na mělčině v Chocolate Bay v Texasu, významně snížil pH vody až na pH 2, ovšem je doloženo, že jen krátkodobě negativně ovlivnil tamní životní prostředí.²⁶

Celosvětově bylo zaznamenáno poměrně málo čistících reakcí na chemické znečištění, často i z důvodu explozí a rychlého rozptýlení látek v moři. Z úspěšných zásahů lze však jmenovat případ potopeného chemického tankeru IEVOLI SUN v roce 2000 v průlivu La Manche, ze kterého bylo odčerpáno pomocí podmořských robotů téměř 4000 tun styrenu (vinyl benzenu).²⁷

3.2.3 Námořní přeprava běžného zboží a osob

Nehody trajektů a zaoceánských výletních lodí zpravidla představují zejména ohrožení lidských životů a ekologické ohrožení tu bývá vnímáno jako druhořadé. Při ztroskotání COSTA CONCORDIA dne 13. ledna 2012 u ostrova Giglio začaly být environmentální rizika havárie a odstraňování vraku lodi řešeny až poté, co skončily záchranné práce a vyprošťování těl z lodí. Prvořadá opatření na záchranu lidských životů by při námořních katastrofách však neměla stát v cestě účinným opatřením na prevenci ekologických škod. V případě COSTA

²⁶ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

²⁷ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

CONCORDIA byla od počátku zmiňována vážná environmentální rizika v případě, kdyby nafta unikla do moře, protože se jedná o zvláště chráněnou významnou oblast Středozemního moře. 17. ledna 2012 tak byly okolo lodi instalovány bariéry, aby zamezovaly unikům do volného moře a také dvojitý plášť a dno bránilo úniku. Z důvodu špatného počasí bylo odčerpávání 2400 tun nafty z nádrží a strojovny lodi zahájeno až 12. února 2012 a muselo být kvůli nepříznivému počasí i přerušeno. Náročné odčerpávání nafty, která s ohledem na počasí musela být zahřívána, tak bylo dokončeno až 24. března 2012 a počátkem léta 2013 bylo zahájeno odstraňování vraku.

Příčiny ztroskotání byly okamžitě předmětem šetření a dosavadní zprávy mluví o příčině v lidském selhání podobně jako v případě katastrof lodí TITANICU a ESTONIE, kterým padly za oběť stovky životů. V případech TITANICU a ESTONIE došlo k úplnému potopení obou lodí, které jsou stále pohřbeny na mořském dně. V případě TITANICU dochází k postupnému rozkladu a je odhadováno, že do 45 let dojde k úplnému rozpadu trupu lodi.²⁸

Jak je uvedeno již výše, pohyb kontejnerových lodí ve světových mořích také obnáší rizika, zejména při jejich nadměrném naložení. Nehoda kontejnerové lodi MSC NAPOLI naložené 42.000 tunami zboží, z nichž 103 kontejnerů skončilo v průlivu La Manche, byla v roce 2007 řešena systémově, aby nedošlo k zanesení průlivu odpadem. Vrak lodi byl proto odtažen a rozmontován u anglických břehů.²⁹ Při haváriích kontejnerových lodí také nezřídka dochází k unikům paliva. V říjnu 2011 najela řecká kontejnerová loď RENA, plující pod liberijskou vlajkou, na útes u Tauranga na Severním ostrově Nového Zélandu a 360 tun unikajícího paliva z nádrží způsobilo ekologickou

²⁸ CROSBIE, Duncan; MORTIMER, Sheila, *Titanic: The Ship of Dreams*, Orchard Books, New York 2006, ISBN 978-0-439-89995-6, posl. strana

²⁹ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

katastrofu, při níž zemřelo více než 2000 ptáků a která je tak podle novozélandských úřadů největší v dějinách země.

K drobným únikům dochází často i při běžném provozu kontejnerových lodí a trajektů. Kontejnerové lodě (a v menším měřítku i trajekty) byly také předmětem pokut za nezákonné znečišťování.³⁰

3.3 Těžba z podmořského dna a její rizika

Hospodářské využití mořského dna se neomezuje jen na těžbu ropy a zemního plynu z mořského šelfu, z pevninské granitové vrstvy se těží také síra, uhlí a žula a z podloží hlubokomořského dna je získáván např. chromit, rudy niklu a platina.³¹

Rizika znečištění moří a oceánů jsou však nejvyšší u těžby ropy, která je z hlediska jejího rozsahu nejpodstatnější složkou podmořské těžby surovin. Celková hodnota celosvětové produkce ropy z mořských zdrojů činí 3,8 miliard USD ročně.³² Celkový počet těžebních věží, dobývajících ropu z příbřežních lokalit - nejzranitelnější oblasti moří, se odhaduje na 1000. Z nejvýznamnějších oblastí těžby, a tedy i z nejohroženějších oblastí potenciálního znečištění, lze jmenovat příbřeží USA (státy Mexického zálivu, Kalifornie, Aljaška), Kanady, Venezuely, Trinidadu, Velké Británie, Nizozemí, Norska, Francie, Libye, Ruska (Kaspické jezero), pobřeží Rudého moře, jižní Afriky, Japonska a Austrálie. Těžební plošina je velká struktura se strojním zařízením vrtu, která může být spojena se dnem oceánu, sestávat z umělého ostrova, nebo být plovoucí. Povaha její operace — těžba

³⁰ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

³¹ JANSKÝ, Bohumír, Geografie moří a oceánů, 1. vydání, Karolinum, Praha, 1992

³² JANSKÝ, Bohumír, Geografie moří a oceánů, 1. vydání, Karolinum, Praha, 1992

prchavých látek někdy pod vysokým tlakem — je riziková a tak dochází čas od času k nehodám.

Nejtragičtější nehodou byla exploze a požár pobřežní vrtné plošiny ALPHA společnosti Occidental na poli Piper v Severním moři, kde v červenci 1988 zemřelo 167 lidí. K největšímu úniku ropných látek došlo v červnu 1979 po explozi ropné plošiny SECO 135F Triangular Semi-Sub v Mexickém zálivu. Během 10 dnů se ropná skvrna rozlila na území o velikosti 180 km x 80 km a do moře uniklo odhadem 3,5 milionu barelů ropy.³³

Nehodou, která k sobě přitáhla značnou pozornost veřejnosti a ovlivnila i těžební průmysl využívající mořského dna, byla v dubnu 2010 exploze ropné plošiny DEEPWATER HORIZON v Mexickém zálivu provozované společností British Petroleum. Z jejího vrtu v hloubce 1500 metrů uniklo 20. dubna 2010 2.000 až 2.500 m³ ropy, která částečně shořela. Z poškozeného vrtu však do moře dále unikalo odhadem až 800 m³ ropy denně a to jen 80 kilometrů od pobřeží Louisiany s unikátními pobřežními mokřinami. Okamžitě byl vydán zákaz rybolovu v širokém okolí, který byl odvolán až 2. února 2011. Poté zůstala pro lov ryb uzavřena jen oblast o rozloze cca 2.700 m², ve které došlo k explozi ropné skvrny. Únik byl zastaven až v polovině července 2010 a v září 2010 byl vrt definitivně utěsněn. V srpnu provedené odhady uvádí, že do moře uniklo cca 779.000 m³ ropy, z nichž jen 16% bylo z moře odčerpáno zpět.³⁴ Záchranné práce, které měly zabránit tomu, aby ropná skvrna dorazila na břeh a ohrozila tak unikátní pobřežní mokřiny, mořské želvy a loviště ryb a krevet, byly zahájeny poměrně velmi rychle. Přesto zemřelo více než 6000 ptáku, 600 želv a 100 savců. Více než 15000 mláďat mořských želv však bylo zachráněno přenesením ještě nevyklíhlých vajíček na floridské a

³³ <http://www.oilrigdisasters.co.uk/>

³⁴ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

atlantické pláže. Národní oceánský a atmosférický úřad Spojených států amerických (zkr. NOAA) zahájil proces Posouzení škod na přírodních zdrojích (angl. *Natural Resource Damage Assessment*, zkr. NRDA), kdy v první fázi byla získávána data o zasažení přírodních zdrojů na okraji postižené oblasti a do poloviny září 2010 bylo prozkoumáno 3200 km pobřeží a získáno 23500 vzorků.³⁵ Náklady NRDA procesu, které v první fázi sběru dat činily 45 mil. USD, hradily odpovědní škůdci, provozovatel (British Petroleum) a vlastník (Transocean Ltd) plošiny. Další fáze NRDA procesu, zahrnující plány a provedení obnovy celého území na základě vyhodnocení všech vzorků, bude však mnohem nákladnější a potrvá roky.³⁶

Společnost BP uvádí, že 14 mld. USD již utratila na záchranných a odškodňovacích pracích a své celkové náklady včetně vyplacených odškodnění odhaduje na 42 mld. USD. K 31. říjnu 2012 vyplatila společnost BP přes 7 mld. USD jednotlivcům a společnostem jako odškodnění jejich nároků v důsledku znečištění, ale ne všechny takové nároky, které mohou být vzneseny na základě zákona o odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *Oil Pollution Act 1990*), jsou dosud uzavřeny.³⁷ Společnost BP čelila v souvislosti s touto katastrofou i trestním obviněním, mimo jiné obviněním ze zabití 11 pracovníků z nedbalosti, zatajování informací a znečištění životního prostředí. Narovnání mezi americkou vládou a společností BP ohledně všech trestních obvinění bylo dosaženo 14. listopadu 2012, na základě něhož společnost BP zaplatí rekordní částku 4,5 mld. USD, z čehož 1,256 mld. USD je pokutou, ostatní části jsou platby vládním i nevládním organizacím (bezmála 2,4 mld. Národní nadací ryb a divoké přírody). Narovnání však neřeší možnou pokutu, která společnosti BP stále hrozí na základě zákona o čistotě vody (angl. *Clean Water Act*) až do výše 21 mld. USD.

³⁵ <http://www.gulfspillrestoration.noaa.gov/>

³⁶ <http://oceanservice.noaa.gov>

³⁷ <http://www.bp.com/subsection.do?categoryId=9036576&contentId=7067590>

V reakci na havárii DEEPWATER HORIZON oznámila americká vláda 1. prosince 2010 zákaz těžby ropy a zemního plynu z dosud nevyužívaných oblastí mořského dna ve středním a jižním Atlantiku a východním Mexickém zálivu platný do roku 2017. Závěrečná zpráva komise zřízené prezidentem Obamou vydaná 11. ledna 2011 uvedla, že explozi mohlo být předejito, a identifikovala různá selhání. Ve zprávě jsou dále uvedena mnohá doporučení ke zvýšení bezpečnosti podmořské těžby i včetně úpravy jejího právního rámce.³⁸ Kongres přijal některé dílčí legislativní změny a tato agenda je dále monitorována.³⁹

K prozatím poslední nehodě těžební plošiny došlo dne 25. března 2012 v Severním moři, kde začal z plošiny ELGIN provozované společností Total unikat kondenzující plyn. Únik byl z původních 200.000 m³/den snížen na přibližných 50.000 m³/den a následně kompletně zastaven v květnu 2012.

3.4 Problematika vnášení odpadu do moře

Oceány a moře lákaly vždy k ukládání různých pevninských odpadů, které se dle názoru laiků mohou v obrovském objemu moří snadno „ztratit“. Toto však představuje velice nebezpečné znečištění.

Od konce 40. let 20. století bylo moře vyhlédnuto jaderným průmyslem jako vhodné místo pro ukládání jaderných odpadů. V létě roku 1982 došlo v severovýchodním Atlantiku k největšímu oficiálnímu ukládání radioaktivního odpadu do moře, kdy 4 lodě vyložily přibližně 10.000 tun odpadu odpovídajícího téměř 130.000 Ci⁴⁰, ačkoliv v této

³⁸ <http://www.oilspillcommission.gov/>

³⁹ HAGERTY, Curry L., RAMSEUR, Jonathan L., Deepwater Horizon Oil Spill: Highlighted Actions and Issues, Congressional Research Service, 2011

⁴⁰ Ci (curie) je jednotkou radioaktivity, přičemž 1 Ci odpovídá míře rozpadu 1 g radia.

době již existovala Úmluva o ochraně před znečišťováním moří v důsledku ukládání odpadů a jiných látek (zkr. *LC*).⁴¹ Teprve 90. léta přinesla jednoznačný závěr o negativních efektech ukládání radioaktivních odpadů do moře zejména díky závěrům expertní vědecké skupiny o rozptylu radionuklidů v moři, nesnadném monitoringu ukládání a obtížnostem při jakémkoliv následném vyzvedávání odpadu zpět z moře.⁴²

Ke vnášení chemického odpadu do moře docházelo zejména v oblasti Severního a Středozemního moře. Některé z těchto toxických odpadů tak vstoupily do potravinového řetězce a negativně ovlivnily zejména rybářství v těchto oblastech.⁴³

Stranou zájmu bylo dlouho i vynášení a vypouštění odpadů z lodí do moře, protože mnohé z odpadů se rozloží v moři. Papír se rozloží během přibližně 4 týdnů, vlna přibližně během roku, natřené dřevo do 13 let, ale plastová láhev se rozloží v moři přibližně až za 450 let.⁴⁴ Problém je, že se tímto zanášením moře odpadem nadměrně vyčerpává samočistící funkce moře, a s rostoucím znečištěním se proces rozkladu prodlužuje.

Až v 90. letech tak došlo ke konsensu o nepřipustnosti ukládání průmyslových i radioaktivních odpadů do moře a byl celosvětově akceptován názor, že úmyslná likvidace odpadů z lodí, letadel a jiných plavidel jejich umístěním do moře je nepřipustná. Ukládání odpadu do moře by mělo být vyloučeno, pokud existuje jakákoliv jiná alternativa nakládání s odpady.

⁴¹ PARMENTIER, Rémy, Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A case of non-state actors' intervention in International Affairs, International Negotiation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, Hague 1999, Vol. 4, č. 3, str. 3

⁴² PARMENTIER, Rémy, Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A case of non-state actors' intervention in International Affairs, International Negotiation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, Hague 1999, Vol. 4, č. 3, str. 6

⁴³ PARMENTIER, Rémy, Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A case of non-state actors' intervention in International Affairs, International Negotiation, KLUWER LAW INTERNATIONAL, Hague 1999, Vol. 4, č. 3, str. 5

⁴⁴ HELMEPA (Hellenic Marine Environment Protection Association)

3.5 Pevninské znečištění

Do ekosystému moří se v rostoucí míře negativně promítá také znečištění z pevninských zdrojů. Stále větším rizikem se stává kromě přímého vypouštění škodlivých látek z pevniny do moří zejména znečištění říčních toků, které přirozeně přispívá ke znečišťování moří. Působením srážkové činnosti dochází také k odplavování různých látek znečišťujících půdu a k jejich následnému vnášení do moří. Mezi lety 1986 a 1992 bylo jen v oblasti severovýchodu Spojených států amerických vypouštěno ročně přibližně 8 milionů tun odpadních vod do Atlantického oceánu.⁴⁵

Jedna ze zveřejněných analýz látek uniklých celosvětově do pevninských vod při nehodách v letech 2007 – 2009 odhalila tisíce tun znečištění ročně.⁴⁶ Grafy uvedené v Příloze č. 5 dále jasně ukazují, že ve znečištění pevninských vod převažují ropa a ropné produkty. V roce 2009 uniklo do vody přes 21.000 tun ropy. Z Přílohy č. 6 je dále zřejmé, že většinu tohoto znečištění měly na svědomí úniky z potrubí (zejména ropovodů) a ze skladovacích zařízení. Ne zcela zanedbatelné jsou dále úniky při haváriích dopravních prostředků přepravujících ropu a ostatní nebezpečné látky. Místa největších úniků se rok od roku různí, ale největším procentem jsou každý rok zastoupeny oblasti Severní Ameriky (zejména USA), Nigérie, Rusko a oblasti Blízkého východu.

⁴⁵ Dr. BOTHNER, Michael H., U.S. Geological Survey, Sewage Contamination of the Deep-Sea Floor Near the 106-Mile Dumpsite off New Jersey, January 1993

⁴⁶ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

3.6 Environmentální rizika další lidské činnosti

Teprve v poslední době se mezinárodní společenství a nevládní organizace začínají zabývat posuzováním vlivů ostatních lidských činností na ekosystém moří.⁴⁷ Už několik desetiletí je intenzivní rybaření vnímáno jako příčina postupného zhoršování biodiverzity moře, nově však začínají být hodnoceny i jiné činnosti, jako například přímořské větrné elektrárny, využívání energie moře jako obnovitelného zdroje energie a posilování pobřežní ochrany před záplavami. Protože rybářství ale není zcela jednoznačným a zřetelným zdrojem mořského znečištění, jeho environmentální důsledky tak v této práci ponechávám stranou. Ostatní lidské činnosti, jejichž vliv je v současné době předmětem hodnocení, zde jen zmiňuji, protože je podstatné mít na paměti společně s technologickým rozvojem i možná rizika nových činností.

Je zcela nesporné, že veškeré emise do vzduchu ze stacionárních i mobilních zdrojů (včetně všech lodí) a znečištěné ovzduší se promítají prostřednictvím srážek i do znečištění moří. Mám však za to, že tento druh znečištění moří by měl být řešen primárně prostředky, které zajistí plošné snížení emisí do vzduchu. Je však na druhé straně třeba, aby prostředky, které se věnují snížení znečištění z lodí, nebudou opomíjet problematiku emisí z lodí a znečišťování ovzduší námořní dopravou.

3.7 Shrnutí zdrojů a rizikových faktorů znečišťování moře

Viditelné a zřejmé formy znečištění při haváriích ropných tankerů a těžebních plošin jsou samozřejmě jedním z prvních problémů,

⁴⁷ http://qsr2010.ospar.org/en/media/content_pdf/ch00/Keyfindings_EN.pdf

kteřé musely být řešeny právními i dalšími prostředky. Méně viditelné, rozsahem ale velmi významné formě ropného znečištění moří, kterým je záměrné a provozní znečištění z lodí, je však také třeba věnovat pozornost. Složitě je zhodnocení znečištění různými přepravovanými chemickými látkami. Problémem do budoucnosti se zřetelně stává pevninské znečištění jaderným a chemickým průmyslem, které dorazí do moří prostřednictvím řek, pobřežních zálivů a zátok, a také již právě výše zmíněné provozní znečištění vypouštěné z lodí.

4 Prostředky v boji proti znečištění moří

4.1 Úvodní poznámky k prostředkům boje se znečištěním

Existují dva základní aspekty boje proti znečišťování moří, prvním je prevence znečištění, která se soustředí zejména na zákazy a bezpečnostní předpisy a opatření, druhým aspektem jsou schémata náhrady škody, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých znečištěním. Doplnující roli pak hrají prostředky, které směřují k připravenosti na okamžitou reakci v případech znečištění, aby bylo šíření znečištění zastaveno a následky co nejrychleji odstraněny.

V této kapitole chci načrtnout působení jednotlivých prostředků proti výše identifikovaným rizikům a zdrojům znečištění moře a hlouběji se věnovat zejména právním prostředkům. Nelze ale ponechat ostatní prostředky zcela stranou a proto je na tomto místě shrnuji, protože mají svůj neopominutelný význam v boji proti znečištění a velmi časté je prolínání a vzájemné působení jednotlivých prostředků tak, že například technické prostředky jsou spjaty s právními (např.

povinné užívání tankerů s dvojitým dnem). V dalších kapitolách se poté chci podrobněji věnovat jednotlivým právním prostředkům z hlediska naplňování aspektů prevence, odstraňování a zmírňování již vzniklých škod, včetně okamžitých reakcí na znečištění.

4.2 Přehled prostředků využitelných proti znečištění

Právní prostředky tu hrají svou nezastupitelnou roli, zejména svou závazností a vynutitelností. Z toho nejvýznamnější jsou samozřejmě mezinárodní úmluvy, protože ty sjednocují přístupy zemí a zavádí tak jednotný režim pro řešení globálního problému. Jednotlivé úmluvy na sebe někdy úspěšně a jindy méně úspěšně navazují a pokouší se vyplňovat mezery v úpravě a poskytnout tak jednotný řád pro otázky znečišťování moře.

Úmluva OSN o mořském právu (zkr. *UNCLOS*) je obecným základem mořského práva, jejíž existence nemůže být v mé práci opomenuta. Je v současnosti také právně závazná již téměř po celém světě. Její praktický dosah pro nastíněnou problematiku nemůže být ale přeceňován z hlediska její velké obecnosti. Navazující speciální úmluvy pak musí být zhodnoceny *de lege lata* i *de lege ferenda*.

Důležité jsou pro tuto oblast i právně ekonomické prostředky, ať již to jsou sankce či schémata odpovědnosti, které jsou významnými ekonomickými stimuly žádoucího chování. Technické a technologické prostředky zde hrají také svůj neopominutelný význam zejména v souvislosti s technickým a technologickým pokrokem. Technická zlepšení stavby ropných tankerů byla zmíněna výše jako potenciálně velmi výrazný preventivní prostředek a to ve spojení se zákazem technicky zastaralých řešení. Nedávný vynález magnetického mýdla britskými vědci by na druhé straně mohl významně zlevnit a zefektivnit

čistící práce.⁴⁸ Důležité je samozřejmě i působení osvětové, výchovné a vzdělávací, do kterého se zapojují zejména nevládní organizace, např. Greenpeace. Generální tajemník OSN ve své zprávě o „Systému a praxi zapojení nevládních organizací do všech aktivit systému Spojených národů“ (angl. *„Arrangements and Practices for the Interaction of Non-Governmental Organizations in all Activities of the United Nations System“*) přednesené na Valném shromáždění uvedl již v roce 1998, že nevládní organizace nejsou již jen informačním kanálem, ale významně formují politiku a vytváří mosty mezi veřejností a mezivládními procesy.⁴⁹

4.3 Prostředky proti znečištění moří přepravovanou ropou

Jak bylo uvedeno výše, největší pozornost a emoce k sobě vždy přitahovaly havárie ropných tankerů, ačkoliv ze statistik vyplývá, že nejsou tím rozhodujícím faktorem znečištění moří. Protože jsou však ropné skvrny jednou z nejviditelnějších forem znečištění, většina prostředků byla a je soustředěna právě pro boj s touto formou znečištění, kdy se projevují jednak snahy k omezení výskytu těchto katastrof a dále i k vypořádání se se škodami z těchto havárií.

Nejvýznamnějším právním prostředkem, který má za úkol prevenci ropného znečištění, je Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (zkr. *MARPOL*), k níž bylo v průběhu let přijato

⁴⁸ BROWN, P., BUSCHMELEV, A., BUTTS, C. P., CHENG, J., EASTOE, J., GRILLO, I., HEENAN, R. K. and SCHMIDT, A. M. (2012), Magnetic Control over Liquid Surface Properties with Responsive Surfactants. *Angewandte Chemie International Edition*. doi: 10.1002/anie.201108010

⁴⁹ Zpráva Generálního tajemníka na 53. Zasedání Valného shromáždění OSN, Bod 58 „Posílení systému Spojených národů“, Dokument A/53/170, 10. července 1998

několik protokolů. Základním účelem této úmluvy je omezení úmyslného znečišťování moří ropou, k tomu však přistupuje i snaha o prevenci ropných katastrof a tedy i neúmyslných úniků ropy do moře.

Pro otázku odstraňování následků je klíčovým právním prostředkem Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*), která stanovuje základní předpoklady uplatnění odpovědnosti za ropné znečištění, a k níž byly rovněž v průběhu let přijaty doplňkové protokoly. Mezinárodní úmluvou byl zřízen Mezinárodní fond na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *IOPC Fond*), jako zdroj prostředků pro nápravu škod pro případ neuplatnění či nedostatečnosti náhrad založených odpovědností. V této souvislosti je třeba vyzdvihnout význam právně ekonomických prostředků jako sankce a schémata odpovědnosti, které jsou významnými ekonomickými prostředky právě v boji proti ropnému znečištění.

Technické a technologické prostředky zde mají také svůj význam a blíže budou přiblíženy zejména v souvislosti s výše zmíněným *MARPOLEM*. Důležité je samozřejmě i působení osvětové, výchovné a vzdělávací, do kterého se zapojují zejména nevládní organizace.

Za klíčovou organizaci, která přispívá k regulaci a podpoře dodržování mezinárodních závazků je Mezinárodní námořní organizace (angl. *International Maritime Organisation*, zkr. *IMO*) – speciální organizace v rámci OSN. IMO stála za přijetím *MARPOLU* i *CLC* a vytvořením *IOPC Fondu*, velké ambice má však i do budoucna. Chce zajistit celosvětovou uniformní aplikaci nejvyšších možných standardů námořní bezpečnosti, navigace a prevence a kontroly znečištění z lodí.⁵⁰

V posledních desetiletích se objevují i nové iniciativy států a regionů v boji proti znečištění ropou, jejichž úspěšnost se liší. Je jisté

⁵⁰ International Maritime Organisation (IMO)

prospěšné analyzovat i tyto prostředky, mezi něž patří jak regionální úmluvy, americký zákon o odpovědnosti za ropné znečištění, tak i směrnice a nařízení Evropského společenství.

Je však třeba zmínit i dobrovolné iniciativy k nesení finanční odpovědnosti za škody způsobené ropným znečištěním. Historicky se jednalo o dohodu rejdařů označovanou *TOVALOP* a dohodu uzavřenou ropnými společnostmi označovanou *CRISTAL*, které však byly v roce 1997 zrušeny. Obligatorně se začali odběratelé ropy, tzn. ropné společnosti, podílet na financování mezinárodního *IOPC Fondu* a *IOPCS Fondu*, z nichž jsou za určitých podmínek čerpány prostředky pro náhradu škod vzniklých ropnými úniky. Dohody *STOPIA* a *TOPIA* však odběratelům ropy opět ulehčují situaci, protože se v nich majitelé tankerů a jejich pojistitelé dobrovolně přihlásili ke zvýšení své odpovědnosti a odškodňování *IOPC Fondu* a *IOPCS Fondu*.

4.4 Prostředky proti znečištění moří nebezpečným lodním nákladem

Právní prostředky na prevenci i odstraňování znečištění moří způsobeného přepravovanými nebezpečnými a škodlivými látkami vychází do značné míry ze zkušeností s právní úpravou na ochranu před ropným znečištěním. Jedná se tak o přílohy *MARPOLU*, které se zabývají přepravou ostatních škodlivých látek, i o Mezinárodní úmluvu o odpovědnosti a náhradě škody v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři (zkr. *HNS Úmluva*) z roku 1996, která ale dosud nenabyla účinnosti. V určitém směru je právní úprava této problematiky mnohem složitější a náročnější, protože existuje velké množství velice rozmanitých druhů a forem škodlivých látek přepravovaných na moři. Na druhou stranu je u konkrétních forem

nebezpečných látek mnohdy aplikován přísnější režim, např. téměř úplný zákaz vyhození nákladu do moře s jedinou výjimkou, kterou je zajištění bezpečnosti lodi a záchrana života.

4.5 Prostředky proti zanášení moří odpadem

Nejsilnějším právním prostředkem, který by měl předcházet znečištění moří odpady je zákaz ukládání odpadů do moře. Úmluva o ochraně před znečišťováním moří v důsledku ukládání odpadů a jiných látek, označovaná jako Londýnské úmluva (zkr. *LC*), z roku 1972 zakázala úmyslné vyhazování několika typů odpadů do moře, u ostatních zavedla povolovací mechanismus. Nabídla tak zejména kontrolní a regulační prostředky ochrany před zanesením moří odpadem. V roce 1996 byl přijat tzv. Londýnský protokol, který radikálně modernizoval principy Londýnské úmluvy. Protokol zakazuje ukládání veškerého odpadu do moře, pokud by se nejednalo o odpad výslovně uvedený v Příloze I, přičemž v každém jednotlivém případě je vždy nutné posoudit, jestli není možné místo jeho uložení do moře nějaké ekologičtější naložení s takovým odpadem. Londýnský protokol však nemá za cíl působit pouze jako preventivní právní nástroj, protože požaduje také po smluvních státech uplatňování principu, že znečišťovatel platí (angl. *polluter-pays principle*), a tak má být významným ekonomickým stimulem. Velké množství směrnic bylo přijato na konzultativních setkáních v rámci režimu Londýnské úmluvy a Londýnského protokolu. Tyto směrnice jsou často technického charakteru, poskytují ale významné vodítko při uplatňování Londýnské úmluvy i Londýnského protokolu v praxi.

Kromě zamezování znečišťování moří odpadem do budoucna je třeba řešit i problém již uloženého a rozkládajícího se odpadu v moři a na mořském dně. Nemusí se jednat o odpad, který byl vnesen do moře

protiprávně, naopak pochází často z doby, kdy žádná regulace neexistovala (v moři je například uloženo několik desítek tisíc tun staré munice a stovky miliónů tun plastů jsou unášeny mořskými proudy). Prostředky, které je zde nutné zapojit, jsou zejména ekonomické. V současnosti existuje například ve Francii kompenzace pro rybáře, kteří by měli o nalezené staré munici uvědomit nejbližší záchranné mořské centrum. Svědectví dokládají, že rybáři často raději vrátí munici zpět do moře, aby ušetřili čas.⁵¹ Je zřejmé, že je velice riskantní a nákladné veškerý odpad vyhledat a vyzvednout z moře, technicky a technologicky se může jednat o náročná či v současnosti dokonce nemožná řešení. Postupně bude docházet ke korozi a rozkladu odpadu v moři. U určitých druhů odpadů, které obsahují toxické chemické látky, jako například munice, je třeba tuto situaci koncepčně řešit, aby bylo zabráněno dalším škodám, a to zapojením kombinací právních, ekonomických a technických prostředků. U plastů, které se v moři v zásadě nerozkládají a jsou unášeny mořskými proudy, je třeba také přistoupit ke koncepčnímu řešení, protože jsou každoročně příčinou smrti miliónů mořských ptáků a desetitisíců mořských savců.⁵²

⁵¹ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

⁵² UNEP 2005: Marine Litter, an analytical overview.

4.6 Prostředky proti znečištění činnostmi na mořském dně

Základem právního rámce využívání mořského dna je rovněž *UNCLOS*. Využívání mořského dna v rámci tzv. exklusivních ekonomických zón je záležitostí příslušných pobřežních států. Na ochranu mořského dna v mezinárodních vodách byl zřízen Mezinárodní úřad mořského dna (angl. *International Seabed Authority*, zkr. *ISA*) se sídlem na Jamajce (část XI. *UNCLOSU*). *ISA* má na starosti povolování průzkumu i těžby z mořského dna v mezinárodních vodách. Všichni smluvní partneři *ISA* musejí převzít pravidla k ochraně mořského dna v mezinárodních vodách před znečištěním, včetně závazku použít nejlepší dostupnou techniku. Pokud by se přírodní prostředí závažně poškodilo, je *ISA* oprávněna zakázat veškerou činnost. V současné době dochází pouze k průzkumu v mezinárodních vodách.⁵³

To co *IMO* znamená ve vztahu k námořní dopravě a ochraně před jejím znečištěním moře, to by mohla ve vztahu k udržitelnému ekonomickému využívání dna bez znečišťování (ať už v mezinárodních vodách či mimo ně) vykonávat *ISA*. *ISA* má však mnohem užší působnost, je zásadní organizací jen ve vztahu k přírodním zdrojům mořského dna v mezinárodních vodách. S postavením *ISA* a režimem části XI. nesouhlasí *USA*, které právě kvůli tomu *UNCLOS* neratifikovaly. Mise i autorita *ISA* bývá zpochybňována, stejně jako bylo kritizováno její financování. V roce 1994 byla mezinárodní dohodou určitá ustanovení části XI. *UNCLOSU* modifikována, *USA* však dosud *UNCLOS* nepřijaly, ačkoliv už v roce 2007 Zahraniční výbor Senátu *USA* ratifikaci doporučil.

⁵³ International Seabed Authority (*ISA*)

Zejména s ohledem na nedávné havárie ropných plošin, z nichž právě DEEPWATER HORIZON plnil dlouhou dobu i hlavní stránky novin, je dle mého názoru čas na diskusi o možných právních prostředcích pro ochranu moří před znečištěním v souvislosti s využíváním mořského dna. Věřím, že právě toto je oblast, ke které by měla být v budoucnosti soustředěna pozornost mezinárodního společenství.

4.7 Prostředky proti znečištění moří z pevniny

Právní prostředky, které se věnují prevenci znečištění z pevninských zdrojů, jsou zejména přílohy a protokoly regionálních úmluv, Příloha I Úmluvy na ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku (zkr. *OSPAR*), a protokol z roku 1980 tzv. Barcelonské úmluvy. V rámci Evropské Unie hraje významnou roli rámcová směrnice 2000/60/ES⁵⁴ k vytvoření rámce pro opatření Společenství v oblasti vodní politiky (rámcová vodní směrnice, zkr. *WRRL*), která je obecným právním předpisem sekundárního práva ES a má přispět k podstatnému snížení emisí nebezpečných látek do vody, podzemních i pozemních. Mezi její cíle se řadí udržení a zlepšení vodního prostředí, zejména zlepšení kvality vody, a zajištění dostatečného množství vody. Jedním z cílů je tak i snížení koncentrace škodlivých látek i v moři, způsobovaných právě pevninským znečišťováním pozemních i podzemních vod. V USA pak funguje již od 70. let zákon o čistotě vody (angl. *Clean Water Act*). Právě u právních prostředků pro prevenci pevninského znečištění vidím prostor pro další mezinárodní úmluvu, jejíž sjednání může bohužel v praxi být s ohledem na rozdílné postoje států poměrně obtížné, ale která by byla velice

⁵⁴ Úřední věstník L 327, 22/12/2000, str. 0001 - 0073

prospěšná a k níž zejména by mělo mezinárodní společenství směřovat, aby se mohl ekosystém moří do budoucna stabilizovat a doufejme i zlepšovat.

Akční programy jsou dalšími prostředky, které se v nedávné době snaží reagovat na rostoucí hrozbu pevninského znečištění. V rámci Programu životního prostředí Spojených národů byl přijat Globální program kroků na ochranu mořského prostředí z pevninských zdrojů a aktivit (angl. *Beijing Declaration of the Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities*). V roce 1997 byl přijat 25 letý strategický akční plán v rámci Středozemního moře a tzv. Barcelonské úmluvy, který upravuje jednotlivé fáze, v nichž má být sníženo znečištění z pevninských zdrojů.

4.8 Shrnutí druhů prostředků proti znečištění moří

Je zřejmé, že právní prostředky a z nich zejména mezinárodní úmluvy jsou velice významné a v zásadě nezastupitelné. Musí však být doplněny ekonomickými, technickými a technologickými prostředky, aby v praxi byly úspěšně aplikovány.

Z hlediska zdrojů znečištění tvoří otázka prevence a nápravy znečištění ropou právně nejucelenější oblast, která je i nadále zdokonalována a stala se do značné míry i vzorem pro právní úpravu otázek znečištění z jiných zdrojů. V případě zanášení moří odpadem bylo také dosaženo velkého posunu a vylepšený právní rámec v této oblasti je velice pozitivním vývojem, kdy je jasně stanoveno, že odpad do moře nepatří. Nedořešený tak zůstává ve vztahu k odpadu problém již uloženého a rozkládajícího se odpadu v moři. Vyzvednutí z moře je mnohdy technologicky velice náročné až nemožné.

Velké rezervy jsou v právních prostředcích v případech znečištění ostatními látkami (HNS či plasty), pevninského znečištění i rizik spojených s využíváním mořského dna. V těchto oblastech vidím velký prostor jak pro zlepšení jak právní úpravy, tak i zapojení dalších ekonomických a technologických prostředků, které by pro tyto zdroje znečištění také sehrály pozitivní roli. Tam, kde právní rámec chybí je podstatné tzv. *soft law*, které může být předstupněm právních prostředků.

Detailní analýze a kritickému hodnocení právních prostředků se tak budu věnovat v dalších částech své práce.

5 Právní prostředky prevence znečištění moří ropou, jinými škodlivými látkami a odpady

5.1 Úvod do problematiky preventivních právních prostředků

Prevenici a obzvláště preventivní právní prostředky považuji za klíčové v zamezování znečištění moře a proto se na jejich rozbor, efektivitu a možnosti zlepšení chci podrobně soustředit. V praxi se jedná zejména o mezinárodní úmluvy obsahující základní povinnosti, zákazy a inkorporující bezpečnostní předpisy a opatření, která navazují na technické prostředky a osvědčená technická opatření. Následně na ně musí navazovat i prostředky směřující k vynucování zákazů a bezpečnostních opatření, tedy povinnosti kontrol, certifikací, dohledů s následnou možností sankčních opatření.

Ačkoliv musí být na prvním místě zmíněna Úmluva OSN o mořském právu jako obecný základ prevence znečištění moře, za v současnosti nejvýznamnější právní prostředek, který má za úkol prevenci znečištění, považuji Mezinárodní úmluvu o předcházení znečištění moří z lodí (zkr. *MARPOL*), k níž bylo v průběhu let přijato několik protokolů. Základním účelem této úmluvy je omezení úmyslného znečišťování moří ropou, HNS i odpady, k tomu však přistupuje i snaha o prevenci ropných i jiných katastrof a tedy i neúmyslných úniků ropy a HNS do moře. Užší záběr než *MARPOL*, ikdyž neméně důležitý, má Úmluva o ochraně před znečišťováním moří v důsledku ukládání odpadů a jiných látek označovaná jako Londýnské úmluva, resp. její protokol z roku 1996, tzv. Londýnský protokol. Zmíněny by měly být i regionální úmluvy, které jsou trendem posledních dvou desetiletí, stejně jako evropské sekundární právo.

Jak už jsem zmínila výše, kritickým bodem jsou prostředky směřující k vynucování zákazů a bezpečnostních opatření a proto považuji za nutné kriticky zhodnotit stávající právní prostředky směřující k vynucení i možnosti tzv. *soft law* prostředků jako je před desetiletým zahájené dobrovolné schéma auditů členských států IMO.

5.2 Obecná povinnost ochrany životního prostředí moří

Všeobecnou povinnost chránit životní prostředí moří stanoví státům Úmluva OSN o mořském právu (angl. *United Nations Convention on the Law of the Sea*, zkr. *UNCLOS*) z 10. prosince 1982 (Montego Bay, Jamajka). Tato úmluva vytváří komplexní právní režim světových oceánů a moří stanovením pravidel pro využití oceánů a jejich přírodních zdrojů. Na přípravě této úmluvy se po dobu více než

14 let podílelo 150 států světa. Účinnosti nabyla úmluva po ratifikaci 60 státy světa 16. listopadu 1994. Vlastní úmluva se skládá z 320 článků a 9 příloh, které upravují delimitaci, environmentální kontrolu, mořský výzkum, ekonomické aktivity a samozřejmě režim urovnávání sporů týkajících se záležitostí oceánů.

Otázky delimitace patří ke klíčovým ustanovením úmluvy. Pobřežní státy vykonávají svou výlučnou suverenitu v tzv. teritoriálním moři, nepřesahujícím 12 námořních mil od pobřeží. V tzv. exkluzivní ekonomické zóně (EEZ) do vzdálenosti 200 námořních mil od pobřeží pak pobřežní státy vykonávají suverénní práva ve vztahu k surovinám a jiným ekonomickým aktivitám a mají plnou jurisdikci ohledně mořského výzkumu a environmentální ochrany. Ostatní státy však mohou v EEZ pokládat podmořské kabely a ropovody a proplouvat nerušeně ve vodách EEZ.

Úmluva však rovněž zavázala všechny signatářské státy k prevenci a kontrole znečištění moří (zejména Čl. 207 - 212). Státy jsou poté odpovědné za škodu, způsobenou porušením jejich mezinárodně převzatých závazků bojovat proti znečištění moří v souladu s mezinárodním právem (Čl. 235).

UNCLOS je dnes považován za určitou „ústavu moří a oceánů“.⁵⁵ Je základní obecnou normou mořského práva. Konečné znění úmluvy v sobě obsahuje jak tradiční obyčejové právo, tak i nové právní koncepty. Úmluva dává také základ zvláštní úpravě určitých specifických oblastí mořského práva, zejména oblasti znečištění moří.

5.3 Předcházení znečištění lodní dopravou

⁵⁵ BLANCO-BAZÁN, Augustín, IMO interface with the Law of the Sea Convention (2000), Twenty-Third Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy, University of Virginia School of Law, IMO, 6-9. leden, 2000, str. 2

Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří ropou (angl. *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, zkr. *OILPOL*) byla přijata již v roce 1953, ale týkala se jen tehdy nejzávažnějšího zdroje znečištění, a to znečištění z běžného provozu tankerů a vypouštění ropných zbytků a odpadů. V účinnost vstoupila úmluva v roce 1958.

Tato úmluva požadovala zákaz vypouštění směsí obsahujících 100 částic ropy na 1 milion, pokud byl tanker do 50 mil od pobřeží. Dodatečnými protokoly v letech 1962, 1969 a 1971 byla tato ustanovení dále zpřísněna, kdy i mimo zónu 50 mil od pobřeží nesměl unik převyšovat 60 litrů ropy na 1 míli. Vlády se podpisem úmluvy zavázaly k udělování vysokých pokut za úniky ropy, které měly odradit rejdaře registrované těmito státy od úmyslného znečišťování moře. Další závazek vlád pak směřoval k podniknutí nezbytných kroků k zajištění rozšíření zařízení pro příjem zbytků nákladu ropy z tankerů (angl. *reception facilities*).

Při vzrůstajícím obchodu s ropou a její námořní přepravě se však úmluva ukázala jako nedostatečnou a bylo třeba mnohem razantnějších kroků. Malou účinnost úmluvy poznamenala zejména neochota států stíhat porušení této úmluvy u lodí, které pluly pod jejich vlastní vlajkou.

K pozitivním účinkům úmluvy však patří, že byla rozšířena nová praxe čištění nádrží tankerů, kdy gravitací byla oddělena voda od zbytku ropy a tato čistá voda vypuštěna a ropný odpad ponechán na dně nádrže. Na tento zbytek pak byl načerpán nový náklad ropy (angl. *System load-on-top*).⁵⁶

Úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (angl. *International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships*, zkr. *MARPOL*) z 2. listopadu 1973, revidovaná v roce 1978 a doplňovaná

⁵⁶ MITCHELL, Ronald B., *Lessons from intentional oil pollution*, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 10, ISSN 0013 9157

v průběhu dalších let, přinesla mnohem specifičtější povinnosti, které jsou určeny nejen státům, ale i jednotlivým rejdařům, a znamená tak zlepšení právního rámce oproti výše popsánému *OILPOLU*. *MARPOL* navázal na úpravu staršího *OILPOLU*, kterou významně rozšířil, zejména o prevenci i dalšího znečištění než jen ropného, a přinesl zdokonalení a zejména zefektivnění přístupu i k ropnému znečištění.

Tato úmluva je dosud ústřední úmluvou upravující preventivní opatření k zabránění znečištění mořského prostředí z lodí, jak již provozními, tak i havarijními úniky ropy, chemikálií, škodlivých sloučenin, odpadních vod a odpadů. Jako hlavní úkol si úmluva předsevzala snížit postupně přítomnost všech uvedených látek v moři a vyloučit zejména záměrné znečišťování moře ropou. Všechny přílohy však připouští možnost vypuštění či vyhození uvedených látek do moře v případě zajišťování bezpečnosti lodi nebo záchrany života. Obecně lze mít tuto výjimku za správnou v případě záchrany životů, ale „zajišťování bezpečnosti lodí“ jako neurčitý pojem, který úmluva nedefinuje ani nebylo vypracováno interpretační pravidlo, může vést ke zneužití. Interpretační pravidlo by mělo tento pojem zúžit tak, jak bývá vykládána krajní nouze, a výjimka by v těchto případech měla být omezena (a situace nepodléhat sankcím), jen pokud nebezpečná situace (ohrožení lodi či životů), v níž dojde k vypuštění, není v žádném případě způsobena samotnou lodí. Ve vztahu k některým z látek však úmluva stanoví ještě další výjimky, za kterých mohou být dané látky vypuštěny do moře.

Přestože má úmluva jako jeden z hlavních úkolů prevenci havárií, pokud však již k nějaké havárii dojde, stanoví oznamovací povinnost vzniku ropné havárie nebo jiného úniku jak daným lodím, tak státům. Státy se v úmluvě dále zavázaly poskytovat pomoc ostatním signatářským státům, pokud o ni požádají v souvislosti s bojem proti

znečištění. Tato pomoc je poskytována zejména ze strany vyspělých států.

Zásadní povinnosti států úmluvy jsou povinnosti zajistit, že lodě registrované v daném státě neprovádí zakázané znečišťování a že v přístavech jsou zařízení pro příjem zbytků a odpadů (angl. *reception facilities*). Jednotlivé smluvní státy mají právo nebýt znečišťovány, které mají mít možnost vynucovat. Samotná úmluva je rámcovou dohodou, upravující především procesní otázky, přičemž vlastní hmotněprávní úprava je obsažena v přílohách úmluvy.⁵⁷ Integrovaní součástí *MARPOLU* je v současné době 6 příloh, z nichž první dvě jsou pro signatářské státy povinné, u ostatních příloh je umožněno jejich dobrovolné přijetí:

- Příloha I Opatření na prevenci ropného znečištění**
(účinnost od 2. října 1983)
- Příloha II Opatření na kontrolu znečištění tekutými škodlivými látkami volně přepravovanými**
(účinnost od 2. října 1983)
- Příloha III Prevence znečištění škodlivými látkami přepravovanými na moři v obalech**
(účinnost od 1. července 1992)
- Příloha IV Prevence znečištění odpadními vodami z lodí**
(účinnost od 27. září 2003)
- Příloha V Prevence znečištění odpadem z lodí**
(účinnost od 31. prosince 1988)
- Příloha VI Prevence znečištění ovzduší z lodí**
(účinnost od 19. května 2005)

MARPOL byl přijat na mezinárodní konferenci v roce 1973 (tehdy s 5 přílohami a 2 protokoly) a k jeho závaznosti bylo třeba nejméně 15 ratifikací států, jejichž obchodní flotily tvořily dohromady více než 50 % světové hrubé nosnosti.

⁵⁷ DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, Právo životního prostředí, 3. vydání, C.H. Beck, Praha, 2010, ISBN 978-80-7400-338-7, str. 136

Důležitost celosvětového přijetí *MARPOLU* byla obecně proklamována, přesto však byla do roku 1976 ratifikována pouze třemi státy (Jordánskem, Keňou a Tuniskem), jejichž obchodní flotily představovaly méně než 1 % celosvětového obchodního loďstva.⁵⁸ V letech 1976 až 1978 došlo ke katastrofickým ropným haváriím, které znovu oživily zájem na přijetí této úmluvy.

IMO zorganizovala v únoru 1978 Mezinárodní konferenci o bezpečnosti tankerů a prevenci znečištění, na níž byl mimo jiné přijat i Protokol k *MARPOLU*, který umožnil signatářským státům samostatnou ratifikaci nejdříve Přílohy I o ropě a závaznost Přílohy II o tekutých škodlivých látkách umožnil odložit o tři roky po vstupu Protokolu v platnost a významně přispěl k přijetí úmluvy jako celku.

Úmluva o předcházení znečištění moří z lodí, která bývá z výše uvedených důvodů citována v literatuře jako *MARPOL 73/78*, a její první dvě přílohy nabyly účinnosti 2. října 1983.

Velice pozitivní je, že k Příloze I a II *MARPOLU* k červenci 2013 přistoupilo již 152 států, které představují více než 99,2 % celkové námořní přepravní kapacity.⁵⁹

5.3.1 Opatření na prevenci ropného znečištění

V otázce ropného znečištění navázal *MARPOL* na dřívější *OILPOL*, oproti kterému přinesl kvantitativní i kvalitativní zlepšení právní úpravy. Znečištění moře z běžného provozu a vypouštění ropných zbytků omezil celkovým maximálním množstvím 1/15000 celkové přepravní kapacity tankeru, což je však již v současné době již zpřísněno na 1/30000 kapacity. Stále se uplatňuje již v *OILPOLU* uvedený zákaz úmyslného vypouštění do 50 mil od pobřeží i maximální

⁵⁸ IMO (International Maritime Organisation)

⁵⁹ IMO (International Maritime Organisation)

limit úniku 60 litrů ropy na 1 míli. Úmluva však vyžaduje také vedení přesných záznamů o pohybech ropy a jejích zbytků od nakládky po vykládku pro každý tanker s nosností nad 150 tun, zejména zaznamenat úniky přesahující přípustnou mez (Čl. 20).

Některá moře byla *MARPOLEM* prohlášena za tzv. zvláštní oblasti s přísnější ochranou (Čl. 10). To v praxi znamená, že v těchto oblastech platí absolutní zákaz vypouštění jakýchkoli ropných odpadů do moře s velmi přesně stanovenými vzácnými výjimkami a zpřísněné povinnosti zajistit dostatečná zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů (angl. *reception facilities*). Seznam těchto oblastí je postupně rozšiřován a v současné době jimi jsou Středozemní, Černé, Baltské, Rudé a Ománské moře, Perský a Adenský záliv, antarktické a severozápadní evropské vody.

System load-on-top byl úmluvou plně uznán. Všechny tankery byly proto povinny zajistit používání tohoto systému či vypouštění zbytků do přístavních zařízení pro příjem zbytků ropných nákladů. Pro konstrukci nových tankerů a lodí se měly plně uplatnit nové předpisy, zejména ohledně instalace monitorovacích, filtrovacích a čerpacích zařízení na ropu.

Úmluva proto obsahuje certifikační postupy pro nové ropné tankery a lodě, s důrazem mimo jiné na jejich stabilitu v případě havárie či ztroskotání. Pro nové tankery s nosností více než 70.000 tun ropy (později již od nosnosti 20.000 tun) byl stanoven požadavek na zvláštní oddělené nádrže pro balast (angl. *segregated ballast tanks*, zkr. *SBT*), aby v nádržích na ropu nemusela být jako zátěž přepravována mořská voda, která by se pak znečištěná vypouštěla zpět do moře. Vznikla také povinnost zajistit v hlavních přístavech možnost použít zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů.

Protokolem z roku 1978 byla do úpravy vnesena mnohá zpřísnění, mimo jiné i inovace týkající se čištění nádrží surovou ropou

(angl. *crude oil washing*, zkr. *COW*), což znamená, že nádrže na ropu by měly být čištěny samotnou ropou, tedy vlastním nákladem. V 70. letech se toto stalo alternativou k *SBT* u stávajících tankerů a u nových tankerů byla stanovena povinnost k zabudování možnosti *COW* vedle systému *SBT*. Změny z roku 1992 přinesly poté další zpřísnění pro stavbu lodí, protože nové tankery musí mít již dvojité plášť a dvojité dno a i dříve postavené tankery se musí tomuto požadavku v určitých etapách přizpůsobit nebo ukončit svůj provoz (Čl. 13G). Příloha byla dále ještě několikrát revidována, revize ohledně pravidel pro stavbu lodí z roku 2004 nabyla účinnosti 1. ledna 2007. Revize z roku 2012 týkající se regionálních úmluv o přístavních zařízeních pro příjem ropných zbytků a odpadů nabyla účinnosti 1. srpna 2013 a dvě prozatím poslední revize by měly nabýt účinnosti 1. ledna 2014 a 1. ledna 2015.

5.3.2 Opatření na kontrolu znečištění tekutými škodlivými látkami hromadně přepravovanými

Příloha II *MARPOLU* se uplatní ve vztahu ke všem lodím přepravujícím hromadný náklad tekutých HNS. Příloha obsahuje seznam 250 takových látek, kategorizovaných do jednotlivých skupin, přičemž dle těchto kategorií se uplatňují různě přísná pravidla. HNS obecně nesmějí být vypouštěny do moře, úmluva však připouští možnost výjimek. Za účelem čištění nádrží od těchto látek jsou tyto látky nejprve vypouštěny do určených zařízení a až po dosažení určité koncentrace a při splnění dalších podmínek je možné zředěné zbytky těchto látek vypustit do moře (Čl. 5). Žádné zbytky nákladu obsahující HNS nesmějí být vypouštěny do moře v oblasti do 12 mil od pobřeží a pokud hloubka moře nepřevyšuje 25 m. Ještě přísnější pravidla se uplatní v určitých zvláštních oblastech, kterými jsou pro účely této přílohy jen Baltské a Černé moře a antarktické vody.

Příloha obsahuje i pravidla pro stavbu lodí přepravujících HNS včetně tzv. chemických tankerů a pravidla pro jejich certifikaci. Je požadováno i vedení evidence o pohybu nákladu přepravovaných látek. Je tak zřejmé, že principy prevence této přílohy do značné míry kopírují úpravu Přílohu I. Celkově je však příloha ohledně HNS složitější a členitější, protože samotných HNS je velké množství a jejich vlastnosti a toxicita se zásadně liší. Proto byly přijaty i standardy procesů a dohod o vypouštění HNS do moře a zásady posuzování tekutých látek, které by měly aplikaci v praxi usnadnit. Je oprávněné, že tato problematika má složitější úpravu, je však otázkou, jestli není až příliš složitá pro efektivní působení.

5.3.3 Prevence znečištění škodlivými látkami přepravovanými na moři v obalech

Příloha III *MARPOLU*, která nabyla účinnosti v roce 1992, upravuje detailně požadavky na balení, označování, dokumentaci, uložení v přepravním prostoru, množstevní limity a oznamovací povinnosti ohledně tzv. nebezpečných látek (angl. *harmful substances*). Tyto nebezpečné látky znečišťující moře jsou uvedeny buď v Mezinárodním mořském kodexu nebezpečného zboží (angl. *International Maritime Dangerous Goods Code*, zkr. *IMDG Code*) nebo splňují podmínky uvedené v této Příloze III. Tuto přílohu lze považovat za nejpřísnější, protože ze zákazu vyhození existuje na rozdíl od ostatních příloh jen jediná výjimka a tou je zajištění bezpečnosti lodi a záchrana života (Čl. 7).

5.3.4 Prevence znečištění odpadem z lodí

Odpadní vody nesmějí být vypouštěny do moře, pokud loď nemá funkční čistírnu odpadních vod nebo pokud loď nevypouští rozmělněný a dezinfikovaný odpad ve vzdálenosti více než tři míle od pobřeží. Odpadní vody, které nejsou rozmělněné nebo dezinfikované, nesmí být vypuštěny do 12 mil od pobřeží (Čl. 8 Přílohy IV *MARPOLU*). Čištění i systém rozmělnování a dezinfekce podléhá certifikaci a kontrole. Změny přílohy IV *MARPOLU* přijaté v červenci roku 2011, které nabyly účinnosti 1. ledna 2013, prohlásily Baltské moře za zvláštní oblast a ve zvláštní oblasti podléhají nově lodě, které přepravují osoby, zpřísněným pravidlům.

Příloha V *MARPOLU* se uplatní ve vztahu k jakémukoliv odpadu, pokud není upraven v ostatních přílohách *MARPOLU*.

Nejdůležitějším ustanovením této přílohy je absolutní zákaz vyhazování plastového odpadu do moře. U ostatních druhů odpadu je stanovena v závislosti na typu odpadu minimální vzdálenost od břehu, v níž může být z lodi odstraněn do moře (Čl. 3). Principem však je, že pokud je to možné, odpad by měl zůstat na lodi a odstraněn až v přístavním zařízení. Přísnější pravidla platí ve zvláštních oblastech, kterými jsou pro účely této přílohy Středozemní, Baltské, Černé, Rudé a Severní moře, Perský záliv a antarktické vody a širší oblast Karibiku (Čl. 5). Větší lodě musí vytvořit i odpadové plány a téměř všechny lodě si musí vést záznamy o zacházení s odpadem (Čl. 9). Státy jsou povinny zajistit ve všech přístavech dostatečná zařízení na odpad (Čl. 7). Příloha dále obsahuje přísnější pravidla pro plošiny umístěné v moři, pro většinu druhů odpadu platí zákaz vyhazování do moře z těchto plošin (Čl. 4). Zásadní změny této přílohy, které byly přijaté v červenci roku 2011, nabyly účinnosti 1. ledna 2013. Je zakázáno vyhazování veškerých odpadů do moře a jen výjimečně je za určených podmínek možné určitě odpady do moře vyhodit.

5.3.5 Prevence znečištění ovzduší z lodí

Pro úplnost považuji za nutné zmínit i poslední z technických příloh *MARPOLU* a to přílohu VI z roku 1997, ačkoliv jejím cílem není prevence mořského znečištění. Je však nutné vnímat přijetí této přílohy jako jeden z dokladů, že regulace otázek znečišťování jednotlivých složek životního prostředí postupně ustupuje do pozadí ve prospěch snahy po integrovaném přístupu, který bude zabráňovat veškerému znečištění z určitých zdrojů.

Tato příloha, která nabyla účinnosti v roce 2005, stanoví limity na emise oxidů síry a dusíku z lodí a určuje určité kontrolní oblasti s přísnějšími kontrolami emisí síry (např. Baltské a Severní moře). Je

dále zakázáno úmyslné vypouštění látek ohrožujících ozonovou vrstvu. V roce 2011 byla přijata povinná technická a provozní opatření jako dodatek této přílohy, která mají dále významně omezit emise skleníkových plynů z lodí, která nabyla účinnosti 1. ledna 2013.

5.3.6 Problematika dodržování a vynutitelnost ustanovení MARPOLU

Velice významné je však posoudit dodržování a vynutitelnost hmotněprávních povinností, které jsou obsaženy v popsanych přílohách úmluvy. Obecně platným pravidlem je, že efektivnost mezinárodní úmluvy se posuzuje podle toho, jak je dodržována, a její dodržování do velké míry závisí na formách jejího vynucování. Nelze ponechat bez povšimnutí statistická data, která od 80. let potvrzují stále snižování ropného znečištění haváriemi. Toto je zřejmé z přílohy č. 7 podávající statistiku ročních úniků ropy a uniklé ropy při haváriích v uplynulých desetiletích, ale také přílohy č. 8, která udává snižující se počet ropných skvrn v desetiletých průměrech. Preventivní opatření prosazená *MARPOLEM* v tomto jistě sehrála svou nezanedbatelnou roli.

Porušení ustanovení *MARPOLU* je postižitelné nejen ve státě, v němž došlo k porušení, ale zejména ve vlajkovém státě. Vlajkový stát je povinen zakázat provoz lodí, pokud postupy a opatření obsažená v úmluvě budou porušena, a dotyčné rejdaře potrestat. Ovšem i přístavní stát získal touto úmluvou oprávnění dohlížet na plnění jejích ustanovení, protože může kontrolovat jak certifikáty, tak provést inspekce přímo na lodi a kontrolovat mimo jiné i povinné záznamy o pohybech ropy. V konkrétních případech tedy závisí na aktivitě příslušných státních úřadů, zda daných oprávnění dostatečně využívají. Právě oprávnění přístavních států vytváří tlak i na vlajkové státy ke stíhání porušení preventivních hmotněprávních ustanovení úmluvy. USA, které

provádějí časté přístavní kontroly, uvádějí jako jeden z nejčastějších prohřešků tankerů provozní úniky a anomálie v záznamech o pohybech ropy a ropných zbytků.⁶⁰

Certifikace tankerů a lodí je významným instrumentem úmluvy. Protokol z roku 1978 výrazně zpřísnil pravidla pro certifikaci lodí a jejich kontrolní prohlídky. Pokud by se vyskytly důvodné pochyby o souladu zařízení lodi s vystaveným certifikátem, je příslušný úřad oprávněn zadržet loď, dokud nebude zajištěno, že provoz lodi nepředstavuje nepřiměřené riziko pro životní prostředí. Stejně zadržovací právo se může uplatnit i v případě, když na lodi není k dispozici žádný certifikát. Toto samozřejmě významně nutí rejdaře, aby uvedly svá plavidla do souladu s ustanoveními *MARPOLU*, protože zadržení lodí jim přináší ekonomické ztráty.

Trochu méně povzbudivé je, že za nedodržování standardů *MARPOLU* často nejsou udělovány příliš vysoké pokuty. Výjimkou jsou v tomto ohledu jistě USA, kde byla v uplynulém roce za nepravdivé záznamy o pohybech ropy na 6 lodích udělena společnosti Carnival Cruise Line pokuta 18 milionů USD.⁶¹ V roce 1997 byly zvýšeny maximální limity pokut v Řecku i Velké Británii. Ve Velké Británii však maximální pokuta ve výši 250.000 GBP bývá jen zřídka udělována. V praxi je mnohdy problematické prokázat konkrétním rejdařům zakázané úmyslné vypuštění ropného zbytku pro udělení pokuty. Přístavní stát také může postihnout loď jen za úniky, ke kterým došlo ve vodách podléhajících jeho jurisdikci, veškeré ostatní úniky by měly být postihovány vlajkovým státem, kterému by mělo být každé takové zjištěné porušení v mezinárodních vodách oznamováno. Často jsou tak přístavním státem uděleny pokuty spíše za nedostatky ve vedení

⁶⁰ Marpol Annex I: Regulations for the prevention of pollution by oil, Gard AS, June 2011

⁶¹ Marpol Annex I: Regulations for the prevention of pollution by oil, Gard AS, June 2011

evidence o pohybu ropy a ropných zbytků. Právním problémem také je, že neexistují dostatečné právní překážky, aby se tankery porušující pravidla *MARPOLU* přejmenovaly a podřídily jinému vlajkovému státu (angl. *reflagging*) a tím se vyhnuly pokutám.⁶²

Odpovědnost za zajištění plnění mezinárodních standardů je na vlastnících/provozovatelích plavidel a jejich vynucování má být primárně odpovědností vlajkových států, což v mnohých případech selhává, ačkoliv i vlajkové státy jsou také signatáři *MARPOLU* (za všechny takové vlajkové státy lze jmenovat Libérii). Vynutitelná práva přístavních států, které převzaly v posledních desetiletích iniciativu v prosazování dodržování úmluvy, vnesly nový impuls pro zajištění efektivního prosazení úmluvy, ale je nezbytné, aby i vlajkové státy byly v tomto směru aktivnější.

V mnoha přístavech, zejména tam kde jsou nejvíce potřeba – v přístavech nakládky, dlouho nebyla vybudována dostatečná zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů (angl. *reception facilities*).⁶³ *MARPOL* ve svých ustanoveních původně požadoval „zajištění dostatečných zařízení pro příjem zbytků ropného nákladu v hlavních přístavech“. To samozřejmě poskytovalo možnosti pro diskuse o tom, které přístavy lze považovat za ty hlavní, v nichž musí být zařízení vybudováno. Nyní obsahuje *MARPOL* povinnost zajistit tato zařízení v přístavech nakládky, které v průměru naloží přes 1000 tun denně (Čl. 12 Přílohy I.). To je jedno z konkrétních zpřesnění a zlepšení textu úmluvy oproti stavu, který jsem komentovala ve své diplomové práci.

Přes mnohé revize v průběhu uplynulých desetiletí je zde však stále ještě prostor pro zdokonalení uplatňování pravidel *MARPOLU*, v první řadě zejména zavedením účinného monitorovacího a

⁶² MITCHELL, Ronald B., Lessons from intentional oil pollution, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 16, ISSN 0013 9157

⁶³ MITCHELL, Ronald B., Lessons from intentional oil pollution, Environment, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, str. 11, ISSN 0013 9157

informačního systému, který by omezil možnosti lodí vyhýbat se postihu. Postupné revize a zpřesňování jednotlivých ustanovení *MARPOLU* jsou přínosné a měly by být nadále aktualizovány zejména s ohledem na vědeckotechnický pokrok v technologiích čištění lodí i jejich stavby.

5.3.7 Přístavní kontroly jako opatření ke zlepšení dodržování ustanovení MARPOLU

Pařížská dohoda o přístavní kontrole (angl. *Paris Memorandum of Understanding on Port State control*, zkr. *Paris MoU*) z roku 1982 se zabývá výhradně oprávněními přístavního státu provádět kontroly lodí. Přístavní státy nenahrazují primární odpovědnost vlajkového státu, ale pro vlastní bezpečnost se smluvní státy dohody zavázaly kontrolovat prostřednictvím příslušných úřadů minimálně 25% zahraničních lodí vplouvajících do přístavů. Kontrola se pak týká nejen souladu s ustanoveními *MARPOLU*, ale i s ustanoveními jiných úmluv, zejména v Úmluvy *COLREG* z roku 1972 a Úmluvy *SOLAS* z roku 1974, ve znění Protokolu z roku 1978.⁶⁴ Příslušný úředník má podle této dohody právo loď zadržet, dokud nejsou nedostatky odstraněny. Kontroly v přístavních státech se staly velice důležitými, protože vlajkový stát není vždy schopen provést kontroly s dostatečnou péčí, a původní závazek smluvních států ke kontrole byl nahrazen kontrolními schématy zahraničních lodí v určených časových intervalech dle rizikových profilů jednotlivých typů lodí.

Systém přístavních kontrol se osvědčil a v roce 2011 došlo k jeho modernizaci. Lodě jsou členěny do tří rizikových skupin pro účely kontrol. Místo minimálního závazku 25% kontroly jsou nyní

⁶⁴ EBBESSON, Jonas, *Oil Pollution Control in the Baltic Sea Area – A Survey of Approaches in International and European Community Law*, WWF Sweden, Solna 1999, 1. vydání, str. 28

smluvní státy zavázány nevynechat kontroly u více než 5% lodí zařazených v Prioritě I. s vysokým rizikovým profilem. Lodě plující pod vlajkou nesmluvních států nesmějí být dle dohody podrobeny méně detailní kontrole než lodě smluvních států.

Velice významné je, že byl touto úmluvou založen informační systém. Každodenní zprávy od příslušných národních úřadů jsou shromažďovány v *Centre Administratif des Affaires Maritimes* ve francouzském Saint-Malo. Výroční zpráva Paris MoU z roku 2007 zaznamenala celkový počet 74.713 nedostatků zjištěných při podniknutých 22.877 přístavních kontrolách a tyto nedostatky měly za následek 1.250 zadržených lodí v daném roce.⁶⁵ Výroční zpráva z roku 2011 uvádí při celkovém počtu 19.058 přístavních kontrol 50.738 zjištěných nedostatků a 688 zadržených lodí v daném roce. Mírný pokles počtu kontrol je vysvětlován přechodem z minimální kvóty kontrol na kontroly dle rizikovosti lodí. Nejčastěji byly předmětem zadržení lodě plující pod vlajkou Panamy (17%) při největším podílu kontrol právě u lodí z tohoto státu (11%).⁶⁶ Údaj o tom, že některá loď byla za dobu svého provozu zadržena, zůstává navždy v záznamech, které jsou přístupné všem přístavům smluvních států. Pařížská dohoda dále zavedla „černé, šedé a bílé seznamy států“, které každoročně reviduje v závislosti na konkrétních počtech zadržení lodí.

Tato dohoda je bohužel jen regionálního charakteru, mezi její signatáře původně patřilo jen 14 evropských států, v současné době se jedná o 27 států včetně Ruska a Kanady.⁶⁷

Na jejím příkladu však bylo v posledních dvou dekadách podepsáno několik dalších regionálních dohod, které uvádím níže:

⁶⁵ Výroční zpráva 2007 - Paris Memorandum on Port State control, str. 20-23

⁶⁶ Výroční zpráva 2011 - Paris Memorandum on Port State control, str. 16-18

⁶⁷ <http://www.parismou.org/>

1. Tokijská Dohoda (angl. *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region*, zkr. *Tokyo MoU*) ve znění změn z 20. listopadu 2008
2. Latinská Dohoda (angl. *Latin American Agreement on Port State Control of Vessels (Viña del Mar)*) z roku 1992 ve znění změn z roku 2008
3. Karibská Dohoda (angl. *Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control*) z roku 1996
4. Středomořská Dohoda (angl. *Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region*) ve znění změn ze dne 27. listopadu 2006
5. Indicko-oceánská Dohoda (angl. *Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control*) ve znění změn z října 2003
6. Dohoda z Abuja (angl. *Memorandum of Understanding on Port State Control for the West & Central African Region*) ze dne 30. října 1998
7. Černomořská Dohoda (angl. *Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control*) ve znění změn ze dne 1. ledna 2006
8. Dohoda z Rijádu (angl. *Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control in the Gulf Region*) z června 2005

USA nejsou členem žádné z dohod o přístavních kontrolách, americká pobřežní stráž však deklaruje, že kontroluje všechna zahraniční plavidla, aby byla v souladu s mezinárodními úmluvami a americkými zákony. Paris MoU však uvádí USA na „šedé listině“ a organizace jako International Register of Shipping sídlící v USA a Phoenix Register of Shipping hodnotí jako jedny z nejméně výkonných.⁶⁸

5.4 Ochrana před ukládáním odpadů do moře

Úmluva o ochraně před znečišťováním moří v důsledku ukládání odpadů a jiných látek označovaná jako Londýnské úmluva (angl. *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of*

⁶⁸ Paris MoU, Recognized Organization performance table (2009 – 2011), 1. 7. 2012

Wastes and Other Matter, tzv. *London Convention*, zkr. *LC*) z roku 1972 nabyla účinnosti již v roce 1975 a je tak jednou z nejstarších globálních úmluv o ochraně mořského prostředí před činnostmi člověka. K červenci 2013 bylo úmluvou vázáno 87 států.⁶⁹

Úmluva zakázala úmyslné vyhazování několika typů odpadů do moře, včetně vysoce radioaktivního odpadu a chemických bojových prostředků (Příloha I). Vnášení ostatních odpadů do moře bylo vázáno na povolovací mechanismus, v závislosti na typu odpadu bylo nutné speciální (Příloha II) nebo všeobecné povolení (Příloha III). Radioaktivní odpad byl například rozdělen do tří kategorií, bohužel bez zohlednění faktického složení odpadu, přičemž odpad ve třetí skupině, který byl stále ještě toxický (obsahující plutonium a stroncium), mohl být do moře ukládán. V 70. letech tak byl v souladu s úmluvou do moře vnášen s rostoucí tendencí průmyslový odpad a splaškové kaly a některé odpady byly v moři i spalovány.⁷⁰

Přínosem úmluvy však bylo, že se každý rok konalo konzultativní setkání smluvních stran (angl. *Consultative Meeting of Contracting Parties*), které reagovalo mimo jiné na doporučení předložená vědeckou skupinou (angl. *Scientific Group*), která byla zřízena jako poradní orgán pro setkání. V roce 1991 se na jednom ze setkání smluvní strany dohodly, že budou výrazněji aplikovat v rámci úmluvy tzv. „preventivní přístup v ochraně životního prostředí“ a že bude postupně upuštěno od vnášení průmyslového odpadu do moře.⁷¹

V roce 1996 byl přijat tzv. Londýnský protokol, který radikálně mění a modernizuje principy Londýnské úmluvy. Tento protokol nabyl účinnosti až 24. března 2006, ale k červenci 2013 k němu přistoupilo jen 43 států.⁷² Záměrem však je, aby zcela nahradil Londýnskou úmluvu.

⁶⁹ IMO (International Maritime Organisation)

⁷⁰ IMO (International Maritime Organisation)

⁷¹ Rozhodnutí LDC.44(14)

⁷² IMO (International Maritime Organisation)

Protokol zakazuje ukládání veškerého odpadu do moře, pokud by se nejednalo o odpad výslovně uvedený v Příloze I, přičemž v každém jednotlivém případě je vždy nutné posoudit, jestli není možné místo jeho uložení do moře nějaké ekologičtější naložení s odpadem dle Přílohy I. V Příloze I Protokolu jsou uvedeny například odpadní splašky, zbytky ryb, lodě, organický materiál přírodního původu a anorganický inertní geologický materiál, které výjimečně mohou být uloženy do moře. Protokol obsahuje výslovný zákaz spalování odpadu na moři. Preventivní přístup v ochraně životního prostředí je uveden jako hlavní aplikační pravidlo (Čl. 3). Protokol také požaduje po smluvních státech uplatňování principu, že znečišťovatel platí (angl. *polluter-pays principle*), a vybízí státy k technické spolupráci při prevenci a snižování znečištění moře.

Je zřejmé, že Protokol zavádí mnohem přísnější režim ochrany moře než Londýnská úmluva. Londýnské úmluva upřednostnila kontrolu a regulaci znečišťování moře (Čl. 1), přičemž Protokol se snaží o maximální ochranu mořského prostředí před veškerým znečištěním (Čl. 2).

Na druhou stranu existuje i látka, která může být podle Protokolu vnesena do moře, ačkoliv z textu Londýnské úmluvy lze dovodit, že je dle ní nepřípustné ji do moře uložit. Jedná se o tzv. zachycení oxidu uhličitého a jeho úschovu (angl. *Carbon Capture and Storage*, zkr. CCS), což znamená proces oddělení CO₂ z průmyslových a jiných zdrojů do místa, kde bude uskladněno mimo atmosféru. Takovým místem by mělo být geologické podloží mořského dna. Účelem je zamezování zhoršování skleníkového efektu. Londýnský protokol byl změněn již na prvním setkání stran s účinností od 10. února

2007 tak, že CCS bylo výslovně přidáno do Přílohy I.⁷³ Je však otázkou, jestli jeho uložení do moře je to nejekologičtější možné řešení. Jednomu negativnímu environmentálnímu jevu se tu má předejít za podstoupení rizika poškození jiné složky životního prostředí, což osobně nepovažuji za vhodné řešení. Zřejmým rizikem CCS v mořském dně je možnost úniku CO₂ do moře. Londýnská úmluva v tomto směru měněna nebyla a lze proto považovat CO₂ za průmyslový odpad, který nesmí být vnášen do moře a CCS by tak byl v rozporu s úmluvou. Za zmínku v této souvislosti stojí, že dle *OSPARU* (Úmluvy na ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku popsané podrobněji níže) není přípustnost CCS jasná, závisí, zda by k ukládání docházelo z pevniny či z lodí (zda by se aplikovala Příloha I či Příloha II).⁷⁴ Ohledně tohoto problému by měla proběhnout široká odborná diskuse s ohledem na ochranu moří, kdy po odborném zvážení všech přínosů a rizik CCS by mělo dojít k povolení či zakázání CCS a přístup ve všech mezinárodních úmluvách by měl být sjednocen. Důležité je, aby právní prostředky pružně reagovaly na vývoj vědy a techniky a nezůstávaly za nimi pozadu.

Je zřejmé, že pro úspěšnou implementaci Londýnské úmluvy i Londýnského protokolu je nutné najít vhodná řešení pro nakládání s pevninskými zdroji odpadu a obecně fungující odpadové hospodářství jak vyspělých, tak rozvojových zemí. Začíná zde být v praxi preferován přístup hledající obecně nejvyšší čistý přínos životnímu prostředí před pouhou sektorovou ochranou jeho složek. Průmyslová odvětví jsou proto postupně nucena právními i ekonomickými nástroji hledat cesty

⁷³ KOHOUTEK, Katrin, Carbon Capture and Storage and Public International Law: Some unresolved Questions, European Climate Forum Background Paper 1, 2008, str. 70, ISBN 123456789

⁷⁴ KOHOUTEK, Katrin, Carbon Capture and Storage and Public International Law: Some unresolved Questions, European Climate Forum Background Paper 1, 2008, str. 71, ISBN 123456789

ke snižování produkce odpadu např. menší spotřebou surovin či technologickými inovacemi procesu jejich zpracování.

Velké množství směrnic bylo přijato na konzultativních setkáních. Tyto směrnice jsou často technického charakteru, poskytují ale významné vodítko při uplatňování Londýnské úmluvy i Londýnského protokolu v praxi. Povinnost vynucovat plnění závazků z úmluvy či protokolu leží vždy na přístavním státu. Každý smluvní stát má na základě Článku VII povinnost informovat IMO o legislativě a dalších opatřeních, která přijal k vynucení závazků v mořích podléhajících jeho jurisdikci. Státům je jen doporučeno, aby dobrovolně vytvářely zprávy o odpadu vneseném do moře v jejich mořských vodách. Pokud by k ukládání odpadu mělo dojít na volném moři, má povinnost zajistit, aby k porušení úmluvy či protokolu nedošlo, vlajkový stát lodi. Ten musí ověřit, že se nejedná o nelegální vyhazování odpadu, ale vše bylo povoleno a v souladu s povolením i provedeno.

Prevence ukládání odpadu do moře dle posledních výzkumů znečištění moře začíná být v mnoha oblastech světového oceánu úspěšná (např. zpráva o stavu kvality mořského prostředí severovýchodního Atlantiku z roku 2010), což ale neřeší problém již uloženého a rozkládajícího se odpadu v moři a na mořském dně. Zvláště u některých potenciálně nebezpečných odpadů bude v budoucnosti nutné takové „staré zátěže“ na mořském dně řešit.

Jedním z takových nebezpečných odpadů na mořském dně je munice. Ačkoliv již Londýnská úmluva zakázala ukládání veškerých bojových prostředků do moře, historicky je v moři uloženo několik desítek tisíc tun staré munice. Rizikem je v tomto případě možný únik toxických látek, jak postupně dochází ke korozi bojových prostředků, a samozřejmě i možnost výbuchu či vznícení. V posledních letech byly mapovány oblasti, kde jsou takové nebezpečné munice uloženy. Často je stará munice nalezena rybáři, kteří by měli na základě směrnic

přijatých řadou států uvědomit nejbližší záchranné mořské centrum. To by mělo zajistit neutralizaci či detonaci munice. Ve Francii existuje pro takovéto situace i systém kompenzace pro rybáře, ale svědectví dokládají, že rybáři často raději vrátí munici zpět do moře, aby ušetřili čas. Často tak dochází i k nehodám a smrti lidí.⁷⁵ Je samozřejmě velice riskantní a nákladné, veškerou munici vyhledat a vyzvednout z moře, problémem také je, že neexistuje místo, kam by mohly být takové bojové prostředky bezpečně umístěny. Protože však bude postupně ke korozi a rozkladu munice obsahující toxické chemické látky docházet, je třeba i tuto situaci koncepčně řešit.

5.5 Regionální ochrana mořského prostředí

V současné době již existuje řada regionálních úmluv, které mají za úkol ochranu určitých nejvíce ohrožených moří. Snahu soustředit a zefektivnit regionální snahy o ochranu moří má Program regionálních moří (angl. *The Regional Seas Programme*) zahájený roku 1974 v rámci Programu životního prostředí Spojených národů (angl. *United Nations Environment Programme*, zkr. *UNEP*) v reakci na závěry konference Spojených národů o životním prostředí konané roku 1972 ve Stockholmu. Podstatou Programu regionálních moří je zapojení sousedících zemí do vzájemné spolupráce při plnění komplexních akčních plánů na ochranu pobřežních oblastí, aby bylo udržitelným rozvojem daných oblastí zabráněno zrychlující se degradaci světového oceánu, ke které dochází zejména v oblastech pobřežních vod. Níže uvedené regionální programy tento přístup modifikují dle svých konkrétních potřeb do konkrétních preventivních opatření a role

⁷⁵ CÉDRE (Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution)

UNEP je zejména v koordinaci a kontrole plnění akčních plánů jednotlivými programy, monitoringu znečištění a zpracovávání informací.

Více než 143 zemí světa se účastní Programu regionálních moří jako signatáři alespoň jedné ze současných 13 úmluv na ochranu regionálních moří zřízených pod záštitou *UNEP* (Černé moře, Karibik, Východní Asijská moře, Východní Afrika, Jižní Asijská moře, Perský záliv, Středomoří, Severovýchodní Pacifik, Severozápadní Pacifik, Rudé moře a Adenský záliv, Jihovýchodní Pacifik a Západní Afrika).⁷⁶ Existují však také 4 regionální úmluvy, jejichž vznik předchází Programu regionálních moří *UNEP* a které zůstaly na *UNEP* nezávislé (Antarktida, Severovýchodní Atlantik, Baltské moře a Kaspické moře). Jejich úspěšné působení bylo však jedním z impulzů pro vytvoření tohoto programu a od roku 2001 se i tyto samostatné programy zapojují do Programu regionálních moří tím, že se účastní globálních setkání a sdílejí s ostatními své zkušenosti a vyměňují si s nimi podstatné informace.

Výhodou regionálních úmluv a regionálního přístupu k ochraně moří je možnost většího soustředění se na specifická rizika konkrétní mořské oblasti a zacílení konkrétních kroků dané situaci. Možný negativní rys regionálního přístupu je partikularismus v řešení globálního problému, kterým znečištění moří bezpochyby je. Rizikem je i přílišná koncentrace na pobřežní oblasti vyspělých států a tudíž nedostatečná pozornost se upírá k mořím rozvojových států, protože právě vyspělé státy jsou aktivnější ve vytváření a následně i konkrétní činnosti regionálních programů, zajisté i díky větším finančním možnostem. Právě *UNEP* se prostřednictvím Programu Regionálních moří snaží negativní rysy v regionalismu zmírňovat tím, že se snaží zapojit země z různých programů do celosvětové spolupráce a vytyčuje

⁷⁶ <http://www.unep.org/regionalseas/about/default.asp>

základní strategie a akční plány napříč regiony. Aby byl zajištěn globální přístup, připravil *UNEP* globální strategické pokyny pro roky 2008 – 2012 a střednědobou strategii pro roky 2010 – 2013, které obsahují strukturovaný přístup k pobřežním a mořským problémům jako problémům celého ekosystému.⁷⁷

Prvním z konkrétních strategických pokynů je pokyn ke zvýšení efektivity regionálních programů tím, že budou regionální úmluvy implementovány do národních právních řádů a bude podporováno plnění jejich závazků mimo jiné začleněním vynucovacích mechanismů, jakož i působením občanské společnosti a zajištěním dostatečných finančních prostředků. Druhý pokyn vybízí k přihlášení se k Pekingské deklaraci Globálního programu kroků na ochranu mořského prostředí z pevninských zdrojů a aktivit (angl. *Beijing Declaration of the Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities*). Třetí pokyn směřuje k posílení regionální spolupráce s IMO při připravenosti a odezvě na znečištění při námořních haváriích a implementaci úmluv IMO. Čtvrtý pokyn zdůrazňuje biodiverzitu v souladu s cíli implementačního plánu WSSD (angl. *World Summit on Sustainable Development*), včetně zajištění ochrany ve zvláštních pobřežních oblastech a v souladu s Ramsarskou úmluvou. Pátý pokyn zdůrazňuje nutnost implementace ekosystémového přístupu k integrovanému mořskému a pobřežnímu managementu (angl. *integrated marine and coastal management*), jako zastřešující rámec zajištění udržitelného rozvoje regionálních moří. Šestý pokyn vyzývá k boji proti klimatickým změnám mořského a pobřežního prostředí, zejména s ohledem na dopady na rybářství, turistiku a pobřežní erozi, a vytvoření regionálních strategií. Sedmý pokyn volá po zintenzivnění regionálních aktivit na podporu implementačního plánu WSSD a Jakartského nařízení Úmluvy o

⁷⁷ <http://www.unep.org/regionalseas/about/strategy/default.asp>

biodiverzitě a soustředění se zejména na ochranu biodiverzity moře i mimo národní jurisdikci a hlubokomořské biodiverzity, spolupráce s FAO pro udržitelné rybářství a aktivity pro ochranu korálových útesů. Osmý pokyn směřoval na nutnost ekonomického ocenění mořských a pobřežních ekosystémových služeb pro rozhodování a formulaci politik. Devátý pokyn už míří mimo ochranu moří výzvou k pomoci a podpoře aktivit v širokém kontextu rozvoje a ekonomického plánování, včetně snižování chudoby rozvojových zemí.

Velmi široký pohled na znečištění moří byl prezentován také na konferenci *UNEPU* v roce 1995 ve Washingtonu, jejíž závěry rovněž dokazují snahu zajistit globální přístup k problémům znečištění i v regionální ochraně moří. Na této mezinárodní konferenci na ochranu mořského prostředí před pevninskými zdroji znečištění (angl. *International Conference on Protection of the Marine Environment from Land-Based Sources*) byl přijat akční plán zahrnující mimo jiné programy managementu rozvodí a pobřežních oblastí a kroky k omezování znečištění nejen průmyslem, zemědělstvím, ale i lesnictvím a turismem. Podobné programy fungují v USA již od 70. let v rámci zákona o čistotě vody (angl. *Clean Water Act*).

5.5.1 Ochrana mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku

Jedna z nejvýznamnějších regionálních úmluv je Úmluva na ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku (angl. *Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*, zkr. *OSPAR*), jejíž text zkombinoval a zmodernizoval dvě mezinárodní úmluvy ze 70. let, a to Úmluvu na předcházení znečištění moří vypouštěním odpadu z lodí a letadel (angl. *Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft*,

tzv. *Oslo Convention*) z roku 1972 a Úmluvu na předcházení znečištění moří z pevninských zdrojů (angl. *Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-Based Sources*, tzv. *Paris Convention*) z roku 1974. Dne 22. září 1992 byl OSPAR přijat spolu s Akčním plánem na ministerské konferenci v Paříži. OSPAR podepsalo 15 států, které byly signatáři předchozích dohod, a Evropská komise a nabyl účinnosti roku 1998. Signatáři jsou kromě pobřežních států Atlantiku i vnitrozemské země jako Lucembursko a Švýcarsko.

Součástí *OSPARU* je v současné době 5 příloh, které se zabývají specifickými oblastmi znečištění:

- Příloha I** **Prevence a eliminace znečištění z pevninských zdrojů**
- Příloha II** **Prevence a eliminace znečištění způsobeného vypouštěním nebo spalováním**
- Příloha III** **Prevence a eliminace znečištění z příbřežních zdrojů**
- Příloha IV** **Posuzování kvality mořského prostředí**
- Příloha V** **Ochrana a zachování ekosystémů a biologické diversity mořského prostředí**
(přijata v Portugalsku roku 1998)

Důležité je, že úmluvou byla zřízena komise, která plynule navázala na činnost komisí zřízených předchozími úmluvami. Členy komise jsou zástupci signatářských států a EU a mezi povinnosti komise patří nejen dohled nad plněním úmluvy a monitorování stavu severovýchodního Atlantiku, ale zejména příprava programů a opatření pro prevenci a eliminaci znečištění, jejich uvádění do praxe a ověřování jejich výsledků a efektivity v praxi. Nástroje, které má komise k dispozici k prosazování cílů úmluvy, jsou závazná rozhodnutí a nezávazná doporučení (Čl. 13). Rozhodnutí komise se stávají po 2 letech od jejich přijetí závaznými pro státy, jejichž zástupce pro ně hlasoval (pokud stát do dvou let od hlasování neoznámí, že není schopen rozhodnutí dodržovat).

Za 35 let historie *OSPARU*, která zahrnuje i období předchozích úmluv z Osla a Paříže, bylo přijato 35 rozhodnutí, jejichž obsahem bylo vyhlášení zvláště chráněných oblastí, regulace příbřežní těžební aktivity, zavedení povinných kontrolních mechanismů a limity či zákazy (často postupně zakazující) vypouštění a ukládání jednotlivých druhů látek do moře.⁷⁸ Doporučení bylo dosud vydáno 99. Komise také publikuje zprávy podle Přílohy IV. *OSPARU* (první v roce 2000 a druhou v roce 2010). Z těchto komplexních zpráv o stavu kvality mořského prostředí severovýchodního Atlantiku (angl. *Quality Status Report*) vyplynulo podstatné snížení fosforu (o 85% od roku 1985) a těžkých kovů v moři i nižší úniky β aktivní radioaktivity (o 38% od roku 1995) do mořského prostředí. Od roku 2000 došlo i ke snížení ropných úniků do moře v průměru o 20% a většina zemí *OSPARU* tak splnila cíl 15% snížení ropných úniků, zejména snížením počtu ropných skvrn pod 1 tunu. Na druhé straně bylo zaznamenáno podstatné snížení biodiverzity i zvýšení kyselosti a teploty společně se zvýšením hladiny Atlantiku (Severní moře zvýšilo teplotu o 1 až 2°C od roku 1985). Zpráva přiznává, že je nejasný vliv příbřežních větrných elektráren, zvýšeného hluku a smetí na mořské prostředí a toto musí být v budoucnosti pozorně zkoumáno. Součástí zprávy z roku 2010 tak byla mnohá doporučení pro konkrétní opatření a detailnější analýzy.⁷⁹

Poslední ministerské setkání komise *OSPARU*, které se konalo v norském Bergenu v září roku 2010, přijalo upravenou Strategii programu společného hodnocení a monitorování (angl. *Strategy for the Joint Assessment and Monitoring Programme*, zkr. *JAMP*) pro období let 2010 až 2014. *JAMP* poskytuje rámec pro vytvoření programů monitoringu a hodnocení a je mimořádně užitečným podpůrným prostředkem pro implementaci Směrnice 2008/56/ES, tzv. rámcové

⁷⁸ http://www.ospar.org/v_measures/browse.asp

⁷⁹ http://qsr2010.ospar.org/en/media/content_pdf/ch00/Keyfindings_EN.pdf

směrnice o strategii pro mořské prostředí (angl. tzv. *Marine Strategy Framework Directive*) ze 17. června 2008 (popsané podrobněji níže), jejíž transpoziční lhůta pro státy EU uplynula v roce 2010 a která monitoring a hodnocení požaduje. Na tomto setkání byl znovu podpořen ekosystémový přístup k ochraně moře, který zahrnuje komplexní a integrovaný management lidské činnosti na základě nejlepší dostupné znalosti ekosystému a jeho dynamiky k identifikaci a provedení kroků, které mají vliv na zajištění udržitelnosti používaného ekosystému. Ekosystémový přístup byl definován v tomto smyslu už v stanovisku přijatém v roce 2003 na spojeném ministerské setkání komisí Helsinské úmluvy a *OSPARU*. Plány byly vytvořeny v Bergenu ve vztahu k radioaktivním látkám, jiným nebezpečným látkám, těžbě z mořského šelfu, nebezpečí eutrofizace a zajišťování biodiverzity.⁸⁰

Prioritami pro další působení je činnost výborů a pracovních skupin ve vytčených oblastech a spolupráce s jinými orgány regionálních úmluv – mimo jiné i v rámci *UNEP*. Velké znepokojení je v současné době také z možných důsledků změny klimatu a acidifikace světového oceánu. Příloha V se snaží rozšířit spolupráci do všech oblastí lidské činnosti, které mohou negativně ovlivnit mořské prostředí Severovýchodního Atlantiku. Bohužel úmluva neumožňuje vytváření programů a přijímání opatření ve vztahu k rybolovu a otázky vztahující se k námořní přepravě mají být preferenčně řešeny v rámci IMO. Tím jsou naznačeny limity regionálního přístupu ochrany. Regionální úmluvy nemohou v mnoho případech řešit problémy globálnějšího charakteru (často i politicky citlivé), kde je nutný širší

⁸⁰ Strategie OSPAR Komise pro ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku 2010–2020, Souhrnný zápis – OSPAR/MMC 2010, OSPAR 10/23/1-E, Příloha 25

konsensus na vhodném přístupu. Hlavním bodem regionální ochrany moří tak často zůstává regulace pobřežních a příbřežních aktivit.

5.5.2 Ochrana mořského prostředí Baltského moře

Státy obklopující Baltské moře podepsali již v roce 1974 Úmluvu na ochranu mořského prostředí Baltského moře (angl. *Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area*, tzv. *Helsinskou úmluvu*), která byla nahrazena novou úmluvou v roce 1992, jejímž signatářem se stala i Evropská Společenství. Baltské moře se jako jedno z nejfrektovanějších moří lodní dopravy a zároveň jedno z nejuzavřenějších moří pro výměnu mořské vody potýká se specifickými problémy. Hrozba znečištění v souvislosti s rizikem nehod lodí je aktuální i s ohledem na poměrně obtížnou navigaci lodí v rámci archipelagů (skupin drobných ostrovů).

Signatářské státy zřídily Helsinskou komisi (zkr. HELCOM) už v rámci původní úmluvy, ta jako základní orgán vytváří už přes 30 let strategie, akční plány a doporučení k zajištění cílů a rozvoje Helsinské úmluvy a zároveň plní koordinační, monitorující a informační funkce, kdy dohlíží mimo jiné na implementaci strategií, akčních plánů a doporučení smluvními státy. Předsednictví HELCOMU rotuje mezi smluvními státy. Činnost HELCOMU se odehrává především v 6 hlavních pracovních skupinách implementujících strategie a doporučujících další kroky a dále v rámci 3 diskusních platforem.⁸¹

Nová Helsinská úmluva, která nabyla účinnosti v roce 2000, se kromě samotného Baltu soustředí i na mořské dno a vnitrozemské vody ústící do Baltu. V roce 1992 byl přijat také Společný obecný environmentální akční program Baltského moře. Kodaňská deklarace

⁸¹ http://www.helcom.fi/stc/files/Publications/OtherPublications/Helcom_brochure_2009.pdf

z roku 2001 se zaměřila na bezpečnost navigace a rychlou vnitrostátní i mezinárodní reakci na případy mořského znečištění a ministerské setkání v roce 2003 rozhodlo, že veškeré další aktivity musí mít základ v ekosystémovém přístupu k lidské činnosti, přičemž tento přístup byl následně převzat *OSPAREM* i do strategických pokynů *UNEPU*. Prioritou je hlavně prevence a to jednak znečištění lodní dopravou (ať už námořní či vnitrozemskou), tak i eutrofizace a zachování mořské i pobřežní biodiverzity. Ze zaznamenaných úspěchů v souvislosti s implementací řady opatření je možné uvést snížení emisí látek pohlcujících kyslík oproti 90. letům ve sledovaných místech o 20-25%, zvýšení počtu pláží otevřených pro rekreaci, navrácení populací tuleňů a orlů. Do národních právních řádů byla převzata opatření z programů i jednotlivých doporučení k prevenci znečištění, mimo jiné byly zakázány i určité HNS.⁸²

Zřejmou výhodou Helsinské úmluvy a podobných regionálních úmluv je, že se zaměřením na konkrétní specifické problémy daného regionálního moře lze přispět ke změřitelným a viditelným zlepšením jednotlivých parametrů moře. Přístup v rámci těchto regionálních úmluv může být poměrně intenzivní a často inovativní díky tomu, že se jedná o užší skupinu států poměrně zainteresovaných do řešení problémů, které se jich blíže dotýkají. Řada konkrétních opatření a nových přístupů může být následně přejímána a rozšiřována do dalších regionů i do globálních strategií a úmluv – příkladem může být právě Helsinská úmluva a ekosystémový přístup její implementace. Regionální úmluvy tak mohou mít širší význam přesahující region, kterého se týkají, a osobně je považují za nezanedbatelnou součást v prevenci znečištění moří.

⁸² http://www.helcom.fi/helcom/en_GB/aboutus/#org

5.5.3 Ochranu mořského prostředí a pobřeží Středomoří

Oblast Středozemního moře byla prvním regionem, který po zahájení Programu regionálních moří přijal už v roce 1975 Středomořský akční plán (zkr. *MAP*). Úmluva na ochranu Středozemního moře před znečištěním (angl. *The Convention for the protection of the Mediterranean Sea against Pollution*, tzv. *Barcelonská úmluva*) byla přijata v roce 1976 a účinnosti nabyla už po 2 letech. V roce 1995 byla Barcelonská úmluva revidována a přejmenována na Úmluvu na ochranu mořského prostředí a pobřeží Středomoří (angl. *The Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean*), na kterou je navázáno 6 protokolů, z nichž poslední dva z let 1994 a 1996 týkající se průzkumu a využívání mořského šelfu a dna a znečištění způsobeného přeshraničním pohybem nebezpečných odpadů a jejich likvidací bohužel dosud nenabýly účinnosti.

Je zřejmé, že rozsah revidované úmluvy se rozšířil z původně regulovaného znečišťování lodní dopravou na příbřežní aktivity a jsou ambice rozšířit ji i na další aktivity potenciálně negativně ovlivňující ekosystém Středomoří. Na znečištění z pevninských zdrojů se zaměřil už protokol z roku 1980 a v roce 1997 byl přijat 25 letý strategický akční plán (angl. *Strategic Action Programme to Address Pollution from Land-Based Activities*, zkr. *SAP*), který upravuje jednotlivé fáze, v nichž má být sníženo znečištění z pevninských zdrojů. Toto je v případě Středomoří opravdu kritické, protože 80% znečištění Středozemního moře je způsobeno pevninským znečištěním. V roce 2003 byl dále přijat i akční program pro biologickou diverzitu (angl. *Action Programme for the Conservation of Biological Diversity*), protože z důvodu dálkové

lodní dopravy skrz Středomoří jsou dalšími aktuálními hrozbami zavlékání cizích druhů rostlin a živočichů, chorob a znečištění HNS.⁸³

Každé dva roky se schází smluvní státy na konferenci, zřízeny jsou ale i stálé orgány. Existuje 6 regionálních center, která jsou zodpovědná za implementaci součástí MAPU a podléhají dohledu koordinační jednotky, která má sídlo v Aténách. Jako jedno z nich je možné jmenovat Regionální centrum Středozemního moře pro reakci na havárie mořského znečištění (angl. *Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea*, zkr. REMPEC), jehož jednu statistiku jsem použila i ve své práci. V roce 1996 byla zřízena i Středomořská komise pro udržitelný rozvoj jako poradní orgán, v němž jsou zastoupeny i NGO, který vydává doporučení, která by měla být smluvními státy přijata. Existuje mnoho dalších rizik, která ohrožují Středomoří, mimo jiné turismus a klimatické změny odrážející se do rostoucí hladiny moře, kterých si jsou smluvní státy vědomy.⁸⁴

K dalším zásadním aktivitám v oblasti Středomoří je však třeba nových impulzů, bohužel smluvní státy Barcelonské úmluvy jsou poměrně rozdílné a v řadě případů nemají úplně shodné cíle, či dokonce nejsou příliš stabilní (např. Egypt a Sýrie), aby mohlo efektivně dojít k implementaci nástrojů v celé oblasti. Nehomogenita signatářů a rozdílnost cílů a pojetí ochrany moří mohou být právě jedním z negativních rysů ovlivňujícím nepříliš velkou efektivitu určitých regionálních úmluv.

5.6 Evropské sekundární právo

⁸³ <http://www.unep.org/regionalseas/programmes/unpro/mediterranean/default.asp>

⁸⁴ Regional Seas Status Reports on the UNEP administered Regional Seas Programmes (2003)

Evropská společenství zařadila v průběhu své existence mezi tzv. komunitární politiky rovněž ekologickou politiku. Evropská společenství se stala signatářem mezinárodních úmluv, mimo jiné právě *OSPARU*, Helsinské a Barcelonské úmluvy, ale postupně si vytvořila také vlastní nástroje k prosazování cílů ekologické politiky snižování znečištění. Akční program ES na kontrolu a snížení znečištění moře způsobovaného uhlovodíky vypouštěnými do moře byl připraven už v roce 1978.⁸⁵ V souladu se zásadou subsidiarity se jednou z oblastí řešenou směrnicemi ES na celoevropské úrovni stala otázka znečištění moře. První přijaté směrnice řešily jednotlivé problémy znečištění moře, především pak prevenci, a často jen reagovaly na mezinárodní závazky převzaté členskými státy. Tento přístup se ale časem měnil, jak bude přiblíženo dále v textu, a Evropská Unie v posledních letech přichází s inovativními řešeními v oblasti prevence znečištění.

Směrnice 93/75/EHS⁸⁶ o minimálních požadavcích na lodě, které vplují do nebo vyplují z přístavů EU a převážejí nebezpečné nebo potencionálně škodlivé látky pro životní prostředí, byla první z významných směrnic v této oblasti. Šlo o tzv. „minimální směrnici“, takže státy mohly přijmout přísnější opatření. Všechny lodě však musely splnit alespoň minimální požadavky kladené směrnicí, aby mohly užít přístavů EU, což mělo vést zejména ke snížení rizika nehod. Tato směrnice již dnes není v platnosti, protože byla nahrazena jinou, komplexnější směrnicí, zavádějící i dokonalejší informační systém ohledně lodí využívajících evropské přístavy.

Směrnice 94/57/ES⁸⁷ stanovila společná pravidla pro inspekci lodí a klasifikační společnosti, určila zejména jednotné principy pro certifikace lodí. Inspekce a certifikace mohly být dále prováděny jen klasifikačními společnostmi, které získaly oprávnění v souladu se

⁸⁵ Úřední věstník C 162, 08/07/1978, str. 1 - 4

⁸⁶ Úřední věstník L 247, 05/10/1993, str. 0019 - 0027

⁸⁷ Úřední věstník L 319, 12/12/1994, str. 0020 - 0027

směrnicí. Směrnice 95/21/ES⁸⁸ o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států, se zabývala přístavní kontrolou. Šlo v podstatě o transformaci Pařížské dohody do textu směrnice. Směrnice 2000/59/ES⁸⁹ o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu osahovala zase závazek obsažený v *MARPOLU* k vytvoření dostatečných přístavních zařízení pro příjem zbytků ropy (angl. *reception facilities*).

Nedostatečnost mezinárodní úpravy pro účinné předcházení katastrofám pocítilo Evropské společenství po potopení ERIKY a Evropská komise tak 21. března 2000 ve svém „Sdělení o bezpečnosti námořní přepravy ropy“⁹⁰ uvedla konkrétní návrhy na opatření k předejití podobných katastrof a převzala aktivnější roli při prevenci znečištění moří ropou. Evropská rada na summitu v Biarritzu podpořila přijetí prvního „Erika balíčku opatření“ a Evropskou komisi pověřila vypracováním dalšího balíčku.

První „Erika balíček opatření“ se zaměřil zejména na vylepšení směrnic, směrnice 95/21/ES o kontrole lodí přístavním státem a směrnice 94/57/ES o klasifikačních společnostech. Nařízením 417/2002/ES⁹¹ pak byl zrychlen proces zavádění tankerů s dvojitým plášťem do provozu. Nařízením 2099/2002/ES⁹² byl vytvořen Výbor pro bezpečné moře a prevenci znečištění z lodí (angl. *Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships*, zkr. *COSS*), ve kterém byly centralizovány do té doby směrnicemi vytvořené výbory a který má pomáhat Evropské komisi ve věcech týkajících se námořní bezpečnosti a prevence znečištění.

⁸⁸ Úřední věstník L 157, 07/07/1995, str. 0001 - 0019

⁸⁹ Úřední věstník L 332, 28/12/2000, str. 0081 - 0090

⁹⁰ COM/2000/0142, nepublikováno v Úředním věstníku

⁹¹ Úřední věstník L 64, 07/03/2002, str. 0001 - 0005

⁹² Úřední věstník L 324, 29/11/2002, str. 0001 - 0005

Druhý „Erika balíček opatření“ byl komplexnější, v jeho rámci byl vytvořen evropský monitorovací a informační systém a vznikla Evropská agentura pro bezpečnost námořní dopravy (angl. *European Maritime Safety Agency*, zkr. *EMSA*).

EMSA vznikla na základě nařízení 1406/2002/ES⁹³ o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost námořní dopravy. Úkolem EMSA je zejména dohlédnout na jednotnou aplikaci mezinárodních a evropských předpisů, aby bylo účinně zamezováno znečištění, a to předně vzniku ropných skvrn z havárií tankerů. EMSA má především poskytovat technickou i vědeckou pomoc Evropské komisi i členským státům a zlepšit přístavní kontrolu lodí, provádět audit klasifikačních společností v EU, vytvořit jednotnou metodiku vyšetřování lodních havárií i dohlédnout na vytvoření jednotného informačního a monitorovacího systému. Jedním z jejích úkolů je také zpracovávání analýz a monitorování rozvoje evropských i mezinárodních předpisů a jejich aplikace. EMSA v současnosti sídlí v Lisabonu.⁹⁴

Směrnice 2002/59/ES⁹⁵ o zřízení monitorovacího a informačního systému Společenství pro provoz plavidel zrušila výše zmíněnou směrnici 93/75/EHS. Nová směrnice zavádí povinnost vybavit lodě s nosností více než 300 tun postavené po roce 2002, které chtějí užívat evropských přístavů, automatickým identifikačním systémem a tzv. černou skříňkou, což má pomoci při zásahu v případě havárií i při jejich následném vyšetřování. Směrnice klade požadavek na sjednocení technologií užívaných jednotlivými členskými státy za účelem zlepšení výměny dat mezi nimi. Důležitým ustanovením je i notifikační povinnost pro rejdaře přepravující nebezpečný či znečišťující náklad. Členské státy pak mají povinnost zasáhnout v případě jakéhokoliv incidentu týkajícího se těchto lodí a ostatní státy o tom informovat.

⁹³ Úřední věstník L 208, 05/08/2002, str. 0001 - 0009

⁹⁴ European Maritime Safety Agency (EMSA)

⁹⁵ Úřední věstník L 208, 05/08/2002, str. 0010 - 0027

Pobřežní státy jsou oprávněny požadovat při špatném počasí, aby loď zůstala v přístavu či do něj nevjížděla, na druhou stranu jsou však povinny umožnit lodím v nouzi přístup do svých přístavů.

Nařízení 782/2003⁹⁶ o zákazu organických sloučenin cínu na plavidlech bylo jedním z těch, které reagovalo především na převzaté mezinárodní závazky - a to závazky z Mezinárodní úmluvy o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech (angl. *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*, zkr. *Úmluva AFS*) přijatá v roce 2001, která však nabyla účinnosti až v roce 2008. Sloučeniny, které jsou vysoce toxické, jsou zakázány nejen u lodí plujících pod některou vlajkou evropského státu, ale od roku 2008 i na lodích, které vyplouvají do evropských přístavů. Nařízení zavádí kontrolní a certifikační systém pro lodě vlajek evropských států.

V roce 2005 byl představen třetí „Erika balíček opatření“, který byl prezentován jako proaktivnější a více zaměřený na preventivní opatření. Evropský Parlament tato opatření schválil 11. března 2009. Součástí jsou dvě nařízení (přičemž jedno se týká odpovědnosti a náhrad škody pasažérům výletních lodí a trajektů a není tak pro téma této práce relevantní) a šest směrnic.

Nařízení 391/2009/ES⁹⁷, kterým se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí, je přímo aplikovatelné a doplňuje ho směrnice 2009/15/ES⁹⁸, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy a reguluje tak zejména vztah členských států ke klasifikačním společnostem. Toto nařízení a směrnice nahrazuje a modernizuje výše uvedenou směrnici 94/57/ES. Klasifikační společnosti nově podléhají mnohem přísnějšímu dohledu, protože jsou zavedeny přísné pokuty, které by je měly nutit ke

⁹⁶ Úřední věstník L 115, 09/05/2009, str. 0001 - 0014

⁹⁷ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0011 - 0023

⁹⁸ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0047 - 0056

kvalitnějším kontrolám. Nyní již nebudou moci být kontroly u lodí plujících pod vlajkami nečlenských států mírnější než v případě lodí členských států.

Směrnice 2009/21/ES⁹⁹ o souladu s požadavky na stát vlajky má za úkol zajistit, aby žádná členská země nebyla na „černé“ ani „šedé“ listině Pařížské dohody, ale aby měla certifikovaný kvalitní systém námořního managementu. V roce 2009 bylo 5% přepravní kapacity Evropské Unie registrováno v „černé“ zemi (Slovensko) či „šedých zemích“ (Rakousko, Litva, Lotyšsko, Polsko, Bulharsko, Rumunsko).¹⁰⁰ V roce 2012 byly 2 z těchto zemí už na „bílém seznamu“ (Polsko, Lotyšsko) a Slovensko se dostalo na „šedý seznam“.¹⁰¹ Směrnice zavádí do právních řádů členských států systém auditu členského státu IMO, který má být proveden alespoň jednou za 7 let (alespoň jednou do roku 2017). Mezinárodní standardy a doporučení IMO by tak měly být dodržovány všemi členskými státy.

Směrnice 2009/16/ES¹⁰² o státní přístavní inspekci nahradila k 1. lednu 2011 směrnicí 95/21/ES. Povinnost každého členského státu kontrolovat 25% lodí vplouvajících do přístavů (vypuštěná i z textu Pařížské dohody) je nahrazena společným cílem Evropské Unie kontrolovat veškeré lodě, zejména pak provádět častější kontroly u tzv. rizikových lodí. Rizikový profil lodě se stanoví v závislosti typu, stáří, vlajce, minulosti společnosti a počtu zadržení lodí. Nejrizikovější lodě budou kontrolovány každých 6 měsíců, středně rizikové každých 12 měsíců a každé 3 roky ty s nejnižším rizikem. Směrnice se pokouší určit mechanismus „spravedlivého podílu“ jednotlivých členských zemí na kontrolách. Je stanovena i minimální doba zákazu přístupu do evropských vod pro lodě, které budou shledány nevyhovující

⁹⁹ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0132 - 0135

¹⁰⁰ Evropská Unie – http://europa.eu/legislation_summaries

¹⁰¹ Paris MoU, White-Grey-Black lists (2009 – 2011), 1. 7. 2012

¹⁰² Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0057 – 0100

(odstupňovaná i v závislosti na tom, zda se jedná o první či druhý zákaz). V určitých případech může být po třech zadrženích konkrétní lodi při čtvrtém porušení vydán i definitivní zákaz pro vstup do evropských vod. K „černé listině států vlajek“ Pařížské dohody přidává Evropská Unie „černou listinu společností“.

Směrnice 2009/17/ES¹⁰³ novelizovala směrnici 2002/59/ES a jí zavedený kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Úkolem je zejména posílit informační povinnosti lodí vůči úřadům a zlepšit výměnu informací mezi úřady pro zrychlení rozhodovacích procesů. Síť *SafeSeaNet* network vyvinutá Komisí a řízená EMSOU by měla být výhradním systémem užívaným členskými státy v souvislosti s bezpečností na moři. Směrnice 2009/18/ES¹⁰⁴, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy, doplňuje evropskou legislativu o informačních systémech. Směrnice obsahuje principy IMO o vyšetřování námořních nehod členskými státy, kdy k šetření by mělo dojít, nejen pokud se nehoda dotýká určitého státu, ale i pokud jsou závažné následky, nebo vyšetření může přinést poučení do budoucnosti. Šestou směrnicí je směrnice 2009/20/ES¹⁰⁵ o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky, která má snahu zajistit dostatečné pojištění pro případnou odpovědnost majitelů a které se blíže budu věnovat níže v rámci kapitoly o odpovědnosti.

Za zmínění na tomto místě stojí jistě rámcová směrnice 2000/60/ES¹⁰⁶ k vytvoření rámce pro opatření Společenství v oblasti vodní politiky (rámcová vodní směrnice, zkr. WRRL), která je obecným právním předpisem sekundárního práva ES a obecně se týká evropské ekologické politiky v oblasti vod. Implementována měla být do 22.

¹⁰³ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0101- 0113

¹⁰⁴ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0114- 0127

¹⁰⁵ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0128- 0131

¹⁰⁶ Úřední věstník L 327, 22/12/2000, str. 0001 - 0073

prosince 2003. WRRL má přispět k podstatnému snížení emisí nebezpečných látek do vody. Je rámcovou směrnicí ukládající povinnosti členským státům a její rozsah je široký, zabývá se podzemními i pozemními vodami. Mezi její cíle se řadí udržení a zlepšení vodního prostředí, zejména zlepšení kvality vody a zajištění dostatečného množství vody. Jedním z cílů je tak i snížení koncentrace škodlivých látek i v moři.

V roce 2009 byly pro provedení cílů směrnice představeny řídicí plány a programy opatření pro všechna říční povodí (zahrnující i příslušné pobřežní oblasti), která pokrývají období 2009 – 2015, kdy by měly být revidovány. V letošním roce by měla proběhnout revize analýzy vod, kterou členské státy byly povinny provést do roku 2004.¹⁰⁷ Evropská Unie podporuje zapojení veřejnosti, mimo jiné je nutné veřejné projednávání výše zmíněných řídicích plánů. Členské státy jsou povinny zavést účinné a přiměřené pokuty a politiku poplatků za užití vody.

Pro oblast mořských vod je velice důležitá směrnice, která nakonec předešla i třetí „Erika balíček“, a to směrnice 2008/56/ES¹⁰⁸, tzv. rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí (angl. *Marine Strategy Framework Directive*, zkr. MSFD) ze 17. června 2008, jejíž transpoziční lhůta pro státy EU uplynula v roce 2010. Je to první obecná evropská legislativa specificky zacílená na ochranu mořského prostředí včetně dosažení tzv. dobrého stavu prostředí (angl. *Good Environmental Status*, zkr. GES) v evropských vodách do roku 2020. GES je definován jako „stav prostředí mořských vod, jenž zajišťuje ekologicky rozmanité a dynamické oceány a moře, které jsou čisté, zdravé a v rámci svých skutečných podmínek výnosné“ (Článek 3 MSFD). Dobrý stav prostředí by měl být konkrétně určován na úrovni mořských oblastí jako např.

¹⁰⁷ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/128002b_en.htm

¹⁰⁸ Úřední věstník L 164, 25/06/2008, str. 19- 40

Baltské moře nebo podoblasti jako podoblast Severního moře v rámci severovýchodního Atlantiku. Základem směrnice je ekosystémový přístup, směrnice tak přebírá mezinárodní závazky, mimo jiné např. z *OSPARU*. Směrnice určila harmonogram vytvoření konkrétních strategií včetně stanovení dílčích environmentálních cílů. Strategie by měly být flexibilně adaptovány v 6 letých cyklech, například i v návaznosti na závěry z Konference OSN o udržitelném rozvoji RIO +20. Součástí jsou programy hodnocení, příprava zpráv i informování veřejnosti. Směrnice si je vědoma toho, že využívání mořského prostředí musí být na udržitelné úrovni tak, aby zaručilo jeho využití a činnosti nejen pro současné, ale i budoucí generace. Protože v moři neexistují hranice, samotná směrnice počítá s úzkou regionální spoluprací členských států a se synergií při působení vedle regionálních úmluv. Členské státy mají nejen oznamovací povinnosti vůči Evropské Komisi, ale jsou povinny i navzájem koordinovat svou činnost. Přirozeným limitem je, že se směrnice netýká mezinárodních vod.

Směrnice navazuje na v roce 2006 publikovanou Integrovanou námořní politiku v Zelené knize a následné sdělení Komise ze dne 10. října 2007 tzv. Modrou knihu (angl. *Blue Book*)¹⁰⁹. Součástí Integrované námořní politiky je Akční plán, který má 6 strategických směrů, kde na prvním místě figuruje právě uplatňování udržitelného využívání oceánů a moří. Právě i do priorit Akčního plánu stále více zasahují i nevládní organizace zabývající se ochranou moří před znečištěním.¹¹⁰

Evropská společnost se také zaměřila v posledních letech v souladu s celosvětovým trendem posledních desetiletí na regionální spolupráci při ochraně určitých moří a vytvořila strategie pro Baltské moře¹¹¹, Středomoří¹¹² a Dunaj – Černomořskou oblast¹¹³. Cílem těchto

¹⁰⁹ COM/2007/575, nepublikováno v Úředním věstníku

¹¹⁰ <http://www.seas-at-risk.org/>

¹¹¹ Sdělení Evropské Komise z 10. června 2009 [COM/2009/248, nepublikováno v Úředním věstníku]

strategií je vytvořit koordinovaný postup členských států v rámci regionálních úmluv v souladu s komunitárními prioritami, kdy mají být zohledněny právě konkrétní problémy určitých moří. Jedná se o určitý druh kombinace tzv. *soft law* a interního předpisu, který má podpořit implementaci existujících nástrojů a spolupráci států.

5.7 Dobrovolné audity členských států IMO

Přestože závazných právních instrumentů jako jsou úmluvy a sekundární právo Evropské Unie je celá řada, myslím, že je důležité zmínit se a zvážit účinnost i jednoho z tzv. *soft law* prostředků, a to dobrovolného schématu auditů členských států IMO. V červnu 2002 byl program auditů schválen Výborem IMO. Členský stát, který se nechá auditovat, získá všeobecné a objektivní vyhodnocení efektivity, se kterou implementuje povinné nástroje IMO, např. provádí je do národního zákonodárství, vynucuje či monitoruje jejich působení. Výsledky auditů jsou samozřejmě velice cennými informacemi pro IMO, které tak může posoudit efektivitu mezinárodních závazků.

Zásadním rysem tohoto instrumentu je jeho dobrovolnost, členský stát se dobrovolně rozhoduje, zda se auditu podrobí či ne. Ze strany IMO jsou tak vyzdvihována pozitiva auditu pro členské státy v tom, že i členské státy získají díky auditu cenné informace o efektivitě vlastních zdrojů při implementaci nástrojů IMO a možnost zlepšit výkonné složky své administrativy. Cílem má být podpora volného pohybu lodí při zachování uznaných mezinárodních standardů pro

¹¹² Sdělení Evropské Komise z 5. září 2006 [COM/2006/475, nepublikováno v Úředním věstníku]

¹¹³ Sdělení Evropské Komise COM/2001/615, nepublikováno v Úředním věstníku a sdělení Evropské Komise z 11. dubna 2007 [COM/2007/160, nepublikováno v Úředním věstníku]

podporu bezpečné a trvale udržitelné námořní přepravy.¹¹⁴ Je také významné, že fakt, zda v zemi vlajky proběhl audit, má vliv na rizikový profil pro účely přístavních kontrol dle Paris MoU.

První audit proběhl v Dánsku v září 2006, druhý na Kypru v říjnu 2006. V případě Dánska bylo upozorněno na nepřesnosti překladu mezinárodních závazků do vnitrostátní legislativy a upozorněno i na několik dalších nedostatků v legislativním procesu, především byla ale na příkladu opakovaných zadržování konkrétních lodí konkrétních společností shledána nedostatečnost takových detenčních opatření k vynucení dodržování pravidel.¹¹⁵ Toto zjištění bylo následně jistě jedním z impulsů pro zavedení nového režimu zákazů lodím, které nedodržují mezinárodně přijatá opatření, v evropských vodách (napočtvrté možno navždy zakázat vplutí do evropských vod) ve směrnici 2009/16/ES o státní přístavní inspekci. V roce 2007 například proběhl audit Kanady, který také přinesl několik výtek k existujícímu systému. Kritizovány jako nepřiměřeně nízké byly ve vztahu k závazkům v *MARPOLU* pokuty za znečištění a upozorněno bylo na neplnění oznamovacích povinností vůči IMO, opožděnou implementaci a nedostatky v dohledu státu nad tzv. uznávanými organizacemi, které jsou oprávněny provádět šetření či vydávat certifikáty.¹¹⁶ 68 států se dosud k auditu přihlásilo a v 57 audit již proběhl.

Bylo by možné shrnout, že tento dobrovolný systém je tedy relativně úspěšný. IMO však v souvislosti s jeho vylepšením chce systém auditů zavést jako povinný pro členské země od roku 2014. Členské země budou mít zachován prvek dobrovolnosti jen ve volbě, zda výsledky auditu budou veřejné či ne. Je tedy zřejmé, že v dalších ze

¹¹⁴ BARCHUE, L. D., Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Seminar on: "Auditing Flag States: New Directions for Smaller Maritime States", Malmo, World Maritime University, October 17-19, 2005

¹¹⁵ Audit of Denmark 18. až 25. září 2006, Závěrečná zpráva, 9. února 2007

¹¹⁶ Audit of Canada 11. až 18. června 2007, Závěrečná zpráva, říjen 2007

170 členských zemí IMO bude audit v následujících letech až desetiletích postupně probíhat.

5.8 *Shrnutí de lege lata a de lege ferenda právních prostředků prevence znečištění moří*

Za velice podstatné považuji zjištění, že dochází k neustálému rozšiřování mezinárodních úmluv, sjednávání nových příloh/protokolů, přistupování dalších států a zpřísňování stávajících pravidel. Mezinárodní společenství vnímá problém znečištění moří jako velice vážný a je kladen zřejmý důraz na preventivní právní prostředky jako technická a administrativní opatření k omezení úniků škodlivých látek z lodí, přístavní kontroly stavu lodí, zákazy vnášení odpadu do moře a strategie udržitelného rozvoje. Systematika mezinárodních úmluv ustupuje od složkové prevence znečištění a přistupuje se k preventivním opatřením k zamezování znečišťování z určitých konkrétních zdrojů, jak je zřejmé zejména ze snahy o prevenci veškerého znečištění z lodí *MARPOLEM*. Silná tendence, která je zřejmá nejen u *MARPOLU*, ale i u *UNEPU* a Londýnského protokolu, je snaha o širší dosah převzatých mezinárodních závazků než jen ochrana před znečištěním moře. Začíná být v praxi preferován přístup hledající obecně nejvyšší čistý přínos pro životní prostředí před pouhou sektorovou ochranou jeho složek. Součástí úmluv se tak stávají i opatření k prevenci znečištění ovzduší a změny klimatu. Tato tendence dokládá současný „ekosystémový přístup“, který bych obecně hodnotila jako krok kupředu. Možné riziko, které je ale třeba mít na paměti při modernizacích mezinárodních úmluv, je odklon od původních cílů úmluv a roztříštění jejich celkové koncepce.

Velice pozitivní je všeobecné rozšíření a přijímání opatření *MARPOLU* (a to v zásadě téměř všech Příloh) mezinárodním společenstvím. Pokud nebereme v úvahu Přílohu VI. týkající se ovzduší, k nejméně přijímané příloze pro prevenci znečištění moře - Příloze IV. *MARPOLU* obsahující opatření pro prevenci vypouštění odpadních vod - přistoupilo již 131 států světa.¹¹⁷ K posunu došlo i s ohledem na vývoj opatření k vynucování plnění *MARPOLU*, kde se výrazně osvědčil závazek k přístavním kontrolám zavedený Pařížskou dohodou. V současnosti se princip přístavních kontrol začíná prosazovat i mimo severoatlantický prostor. Značně se rozšiřuje v přístavech i používání zařízení pro příjem zbytků ropy (angl. *reception facilities*). Dostatečně masovou podporu zatím nezískala opatření k omezení vnášení odpadů, Londýnská úmluva má v současnosti 87 signatářů a Londýnský protokol dosud jen 42.¹¹⁸

Dalším zesilujícím se trendem je i rostoucí spolupráce v rámci určitých regionálních moří. Pozitivní je v tomto ohledu možnost soustředit se na konkrétní problémy regionálních moří vycházející z jejich současné situace, negativně však může působit tříštění ekonomických i personálních zdrojů, prostředků a snah, ale i určitá partikularizovanost v řešení globálního problému, kterým znečištění moří zcela jistě je. Je však zřejmé, že čím širší mezinárodní fóra, tím větší rozdílnost zájmů jednotlivých států a tedy paralyzování dalších snah. Je zřejmé, že hnacím motorem mezinárodních závazků prevence znečištění jsou vyspělé státy, při jejichž spolupráci dochází vytváření nových přístupů a strategií. Jak bylo uvedeno již výše na příkladu implementace „ekosystémového přístupu“, koncepty regionální spolupráce jsou přenášeny i do širších mezinárodních ujednání.

¹¹⁷ IMO (International Maritime Organisation)

¹¹⁸ IMO (International Maritime Organisation)

Evropská unie přichází kromě implementace mezinárodních závazků zejména v posledním desetiletí i s vlastními strategiemi pro řešení problémů evropských mořských ekosystémů, mimo jiné zřizuje celoevropské agentury a informační systémy. U všech směrnic a nařízení je ale zřejmé, že vychází z mezinárodně akceptovaných principů a závazků a mají za úkol především zajistit jejich efektivní uvádění v život v celém evropském prostoru. Strategiemi a plány, které jsou jedním z příkladů tzv. *soft law*, se snaží působit na vytvoření koordinovaného postupu členských států v rámci evropské i širší mezinárodní spolupráce. Je však zřejmé, že se Evropská Unie pochopitelně soustředí na problémy evropských vod. Za významný *soft law* prostředek, který má svůj význam a výsledky, považují dobrovolné audity států.

V případě USA jsou často volena řešení bez převzetí mezinárodních závazků přijetím vlastní vnitrostátní úpravy. USA udělují vysoké pokuty za nedodržování preventivních předpisů proti znečištění a u lodí cizích vlajek konají časté kontroly. Snaží se prezentovat svůj velice přísný postup, přesto v uplynulých desetiletích došlo k závažným haváriím s vážnými environmentálními následky právě v amerických vodách. Fakt, že USA k určité úmluvě nepřistoupí, je nepříznivým signálem, který pak může vést k odmítání úmluvy ze strany řady dalších států. Právě vliv USA na mezinárodním poli by mohl přispět k mezinárodnímu dodržování celé řady preventivních opatření od ostatních států, ale z důvodu jejich preferovaného samostatného postupu, je toto dosud nerealizovatelné přání.

Přínos mezinárodních úmluv při zamezování znečišťování moří je nesporný, otázkou však stále zůstává, nakolik jsou existující mezinárodní smlouvy ve vztahu ke znečištění moří komplexními, protože stálým problémem zůstává pevninské znečištění moře. Je zřejmé z iniciativ posledních desetiletí, že tento problém si zejména

státy v evropském regionu a ostatní vyspělé státy uvědomují a nové programy a modernizované přílohy a protokoly se snaží právě pevninskému znečištění věnovat pozornost (např. UNEP, SAP, OSPAR, Barcelonská úmluva). Do budoucna by však bylo jistě prospěšné, pokud by byla uzavřena celosvětová mezinárodní úmluva, která by se soustředila na prevenci pevninského znečištění stanovením principů, které se dosud prosazují jen regionálně.

Další prostor ke sjednání mezinárodní úmluvy se zdá být v oblasti prevence znečištění v souvislosti s využíváním mořského dna. Funkce ISA je příliš úzká než aby mohla efektivně působit. Ačkoliv s ohledem na nedávné havárie ropných plošin (např. DEEPWATER HORIZON) se to může zdát jako aktuální problém, z dat je jasné, že těžba z mořského dna nemá natolik podstatný podíl na znečišťování moří, aby mezinárodní společenství bylo nuceno v tomto směru rychle jednat. Pro komplexní ochranu moří je však efektivní prevence znečištění při těžbě z moře nutná.

Některé mezinárodní úmluvy se významně překrývají, např. Příloha V. *MARPOLU* a Londýnská úmluva/Londýnský protokol. Úmluvy vznikaly nezávisle na sobě na základě odlišných podnětů, jejich soulad a návaznost jsou však velice podstatné. Členské státy by neměly být vystavovány riziku, že soulad s mezinárodními závazky jedné úmluvy vyvolá porušení jiné úmluvy. Změny celosvětově rozšířených smluv jsou poměrně obtížné a zdlouhavé. I to je jeden z důvodů, proč se v posledních desetiletích prosazují flexibilněji upravitelné regionální úmluvy. Velké množství mezinárodních smluv ale zvyšuje riziko jejich vzájemného nesouladu, jako příklad lze uvést výše vysvětlenou problematiku povolenosti či nepovolenosti CCS ve vztahu k *OSPARU* a Londýnskému Protokolu a Londýnské úmluvě. Toto je však i problém neustálého vědecko-technického pokroku a nových látek, na které musí mezinárodní úmluvy (často s výrazným zpožděním daným malou

flexibilitou změnového režimu těchto smluv) reagovat. Z dat uváděných výše v textu práce je zřejmé, že zejména chemické znečištění může být do budoucnosti velkou hrozbou. Jako velice pozitivní tak hodnotím, že se v řadě úmluv postupně zavádí plošný zákaz vypouštění HNS a jiných látek (např. ozonové plyny) a zákaz ukládání veškerého odpadu (Londýnský protokol) s omezeným systémem výjimek. Dle mého názoru se však při rostoucí vzdálenosti mořského prostředí od pevniny příliš spoléhá na samočisticí funkce moře. Účinná a právně vynutitelná opatření k omezení znečištění na volném moři by měla být další věcí, na které by se mělo mezinárodní společenství soustředit.

Důležité je po zhodnocení efektivity a vynutitelnosti jednotlivých preventivních prostředků přistoupit k návrhům jejich modernizace a zlepšení. Ve vztahu k *MARPOLU* je zřejmé, že řada vlajkových států selhává ve vynucování dodržování mezinárodně uznávaných preventivních opatření. Důkladnější kontroly přístavních států i zavádění propracovanějších informativních systémů jsou velice dobrým posunem přispívajícím k dodržování preventivních opatření, ačkoliv existují i příklady z Dánského auditu, kdy ani opakované zadržení lodí nevedlo ke zlepšení opatření určitých rejdařských společností. Vhodnou reakcí by bylo zavést do mezinárodního režimu modifikaci opatření evropské směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (napočtvrté možno navždy zakázat vplutí do evropských vod), kdy při opakování porušení by docházelo k plošným zákazům přijímání ve všech signatářských přístavech. Zákazy by však měly zůstat až poslední možností, jak dodržování mezinárodních opatření vynucovat. Primárně by se mělo jít cestou pokutování a zadržování lodí porušujících pravidla, v tomto směru by měly být pokuty zvýšeny a po zadržení lodí by mělo být mezinárodními informačními systémy bráněno, aby nedošlo k podřízení jinému vlajkovému státu (angl. *reflagging*).

Současnou realitou je, že musí do určité míry docházet k suplování státu vlajky kontrolami v přístavních státech. Do budoucna by bylo jistě žádoucí, aby toto nebylo nutné a státy vlajky převzaly plnou odpovědnost za vynucování a kontrolu dodržování mezinárodních pravidel, k čemuž by měl vést i tlak mezinárodního společenství.

Problematika znečištění moří by měla být jako globální problém zdůrazněna právě v mezinárodních úmluvách, ke kterým většina celosvětového společenství přistoupila (např. *UNCLOS* a *MARPOL*) či přistoupí a těmi by měly být zavedeny prostředky směřující k účinné vymahatelnosti pravidel základní prevence znečištění. Právě i přihlášení se k přísné vynutitelnosti plnění členskými státy bude dalším impulzem, který může přispět k většímu dodržování preventivních pravidel jednotlivými společnostmi, zabývajícími se ekonomickou činností v mořských vodách. Velice podstatné je otevřené provázení neplnění preventivních opatření s následnou odpovědností – ať už správněprávní či trestněprávní, nebo občanskoprávní.

6 Odpovědnost za znečištění a prostředky na nápravu škod

6.1 Úvod do problematiky odpovědnost za škodu způsobenou na moři

Pro vynucení plnění povinností je podstatné provázení s následnou odpovědností v případě jejich neplnění a proto se této problematice chci věnovat v samostatné kapitole. Občanskoprávní odpovědnost za škodu má velice důležitou reparační funkci, která je u ní

důležitější než sankční aspekt. Sankční aspekt pak je zřejmý u správněprávní a trestněprávní odpovědnosti.

Odpovědnost rejdařů za škodu, kterou při námořní přepravě způsobí, je omezována v souladu s tradičním přístupem, který navazuje už na římské právo, protože námořní přeprava byla vždy vnímána jako vysoce rizikové podnikání.¹¹⁹ Na mezinárodní úrovni byla první úmluva, stanovící omezení odpovědnosti rejdaře, Bruselská úmluva o omezení odpovědnosti majitelů námořních plavidel z roku 1924, která nezaznamenala žádný výrazný úspěch. V roce 1957 byla sjednána v Bruselu nová úmluva, která limity odpovědnosti výrazně zvýšila, ovšem v účinnost vstoupila až v roce 1968 v důsledku pomalé ratifikace.¹²⁰ V roce 1976 pak byla v Londýně sjednána Úmluva o omezení odpovědnosti za námořní nároky (angl. *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, zkr. *LLMC*), která limity omezené odpovědnosti zvýšila opravdu výrazně, v některých případech až o 250 – 300 %.¹²¹ Námořní nároky jsou rozděleny na nároky na odškodnění za zranění či smrt osoby a na nároky na náhradu škody na majetku, přičemž u každé skupiny nároků je jiný limit. Limity se dále odvíjejí od velikosti lodi, přičemž limity rostou s velikostí lodi degresivně. V roce 1996 byl přijat Protokol o dalším zvýšení limitů a v současné době je tedy limit pro lodě do nosnosti 2.000 registrovaných tun v případě osobních nároků 2 miliony SDR¹²² (přibližně 3 miliony USD) a pro majetkové nároky 1 milion SDR. Je zřejmé, že pro škody

¹¹⁹ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 242

¹²⁰ TIBERG, Hugo, *Compendium: Maritime and Transportation Law, Limitation of Shipowner's Liability*, Stockholm Universitet, Stockholm 2003

¹²¹ IMO (International Maritime Organisation)

¹²² Práva zvláštního čerpání (angl. *special drawing rights*, zkr. *SDR*) jsou umělou měnovou jednotkou OSN. Aktuální denní kurz je k dispozici na internetových stránkách Mezinárodního měnového fondu.

způsobené ropou či přepravovanými nebezpečnými látkami jsou tyto limity zcela nedostatečné.

Odpovědnost rejdaře za škodu způsobenou ropným znečištěním je proto upravena speciálně a to mezinárodní úmluvou z roku 1969. I v této specifické oblasti se však uplatňuje tradiční přístup omezování odpovědnosti finančními limity, ovšem radikální změnu koncepce zde představuje objektivní odpovědnost a povinné pojištění odpovědnosti.¹²³ Je však nutné položit si otázku, zda prostředky, které jsou k dispozici, a to včetně prostředků mezinárodních fondů pro náhradu škod přesahujících limity odpovědnosti, jsou dostatečné, či zda by ropný průmysl měl na odstraňování škod ještě více participovat.

Pro odpovědnost za škodu způsobenou při přepravě nebezpečných a škodlivých látek existuje mezinárodní úmluva od roku 1996, která však dosud nenabyla účinnosti. Speciálně je řešena odpovědnost za jadernou škodu.

Vnitrostátní právní prostředky v podstatné většině inkorporují mezinárodní pravidla, jen v určitých případech přistupují státy (např. USA) k vlastní nezávislé právní úpravě. Evropské sekundární právo je velice inspirující ve směru k řešení trestněprávní odpovědnosti za znečištění moře a úpravě odpovědnosti za znečištění obecně a proto je důležité danou úpravu níže podrobněji rozebrat.

6.2 Odpovědnost za ropné znečištění

Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, zkr. *CLC*) z roku 1969, revidovaná v roce 1992 a

¹²³ FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 204

2000, stanoví objektivní odpovědnost rejdaře tankerů za veškeré škody vzniklé havarijními úniky v pobřežních vodách (do 200 námořních mil od pobřeží). Úmluva se původně týkala jen plavidel skutečně přepravujících ropu, ve znění Protokolu 1992 se týká všech plavidel postavených či upravených pro přepravu ropy jako hromadného nákladu, ať už v konkrétním případě přepravovala ropu nebo se jednalo o plavbu s balastem.

Princip objektivní odpovědnosti je nyní již standardem v právu životního prostředí, v roce 1969 byl ovšem novým prvkem, o kterém se při přípravě úmluvy dlouho diskutovalo. Klasické námořní právo totiž spočívalo plně na subjektivní odpovědnosti.¹²⁴

Z povahy objektivní odpovědnosti vyplývá, že rejdař odpovídá za škodu i pokud ji nezavinil (Čl. 3 odst. 1). Nejedná se však o zcela absolutní odpovědnost, protože existují případy, kdy se odpovědnost neuplatní, a to v případě způsobení škody důsledkem válečných operací či přírodních katastrof, výlučně úmyslným jednáním třetí osoby nebo výlučně nedbalostí vlády nebo příslušného úřadu (např. při navigaci). Důkazní břemeno, že ke škodě došlo nějakým způsobem vylučujícím odpovědnost rejdaře, nese rejdař.

Odpovědnou osobou je výlučně rejdař, neboli vlastník lodi, odpovědnost jakýchkoli jiných osob, které mohly ke škodě přispět, je tu vyloučena (Čl. 3 odst. 4). Tento princip (angl. *channelling of liability*) byl zaveden za účelem vyhnutí se neekonomickému paralelnímu uplatňování nároků u různých osob. Poskytování takovéto imunity (angl. *de-responsibilisation*) nájemci (angl. *charterer*) či kapitánovi lodi v sobě však skrývá i mnohá rizika, zejména v nedostatečné prevenci havárií těmito osobami, ale i častou nedostupností dostatečné

¹²⁴ FAURE, Michael a HUI, Wang, The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 243

náhrady.¹²⁵ Mělo by se tedy vážně uvažovat o možném zavedení solidární odpovědnosti mimo jiné i proto, aby se tím uplatnil jeden ze základních principů práva životního prostředí, princip znečišťovatel platí (angl. *polluter-pays principle*).

Existuje tu finanční omezení odpovědnosti, které bylo v průběhu let zvýšeno protokoly zejména z let 1992 a 2000. S účinností od roku 1975 byl původní úmluvou stanoven maximální limit 14 milionů SDR (přibližně 18 milionů USD). V současnosti je limit pro lodě s maximálně 5.000 registrovanými tunami na úrovni 4,51 milionů SDR, pro větší tankery se k 4,51 milionů SDR připočítává 631 SDR na každou tunu lodi, do výše maximálně 89,77 miliony SDR za loď s více než 140.000 registrovanými tunami (Čl. 5), což v současné době představuje pro největší ropné tankery přibližně 115 milionů USD.

Kontinuální zvyšování limitů, když se po každé nové havárii sjednané limity ukážou jako nedostatečné pro stále katastrofálnější následky ropných skvrn, přináší otázku, zda odpovědnost stále omezovat. Objevují se totiž i názory, že finanční limity odpovědnosti demotivují od možných preventivních opatření na předcházení haváriím. V době jejich formulace však bylo vycházeno z možnosti pojistitelnosti a tedy nutné předvídatelnosti výše náhrad.¹²⁶

Rejdař však nemůže svou odpovědnost omezit, pokud je prokázáno, že znečištění nastalo „*osobním jednáním či opomenutím, které bylo úmyslné nebo spácháno s vědomou nedbalostí*“ (Čl. 5 odst. 2).

Rejdař je povinen se pojistit či nějakým jiným způsobem zajistit finanční záruku na částku ve výši maximálního limitu odpovědnosti

¹²⁵ FAURE, Michael a HUI, wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 250

¹²⁶ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 249

v případě havárie. Už samotnou úmluvou je uloženo povinné pojištění této odpovědnosti u lodí převážejících více než 2.000 tun ropy a oprávněný se pak může domáhat náhrady škody způsobené ropným znečištěním přímo u pojišťovny, u tzv. *P&I club*. Povinnosti pojištění jsou zproštěny tankery vlastněné státem, pokud mohou doložit, že limit odpovědnosti je finančně kryt (Čl. 7).

Kdokoli může uplatnit nárok na náhradu v průběhu 3 let od vzniku škody, nejpozději ale do 6 let od data incidentu, který škodu způsobil (Čl. 8). Pro aplikaci úmluvy je důležité místo způsobené škody, které se musí nacházet na území smluvního státu úmluvy. Není rozhodné, jestli je loď registrována v signatářském či nesignatářském státě úmluvy.¹²⁷

Úmluva se však nevztahuje vůbec na válečné lodě či lodě provozované státem pro neobchodní účely. Po revizi v roce 1992, která vstoupila v účinnost v roce 1996, je však plně aplikovatelná na všechny lodě, které jsou postaveny či upraveny k přepravě ropy jako nákladu. Náhrada škody má být tedy poskytnuta i v případě vzniku ropné skvrny ze zásobníků paliva těchto lodí.

Je otázkou do jaké míry je *CLC* aplikovatelná v případech úmyslných nehavarijních úniků, které jsou dnes velmi časté, například když jsou zbytky ropy vypuštěny do moře, aby byla loď tímto způsobem vyčištěna. Pokud dojde ke „znečištění“, mělo by se jednat o úmyslné znečištění, kdy odpovědnost nelze omezit. Problémem může být v praxi prokázání znečištění.

Poměrně problematická je i otázka nápravy ekologické újmy. Ekologická újma je imateriální ztráta na rozdíl od škody, která je čistě materiální újmou. Škoda způsobená ropným znečištěním je touto odpovědností pokryta, ovšem ohledně ekologické újmy je v Protokolu

¹²⁷ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 74

z roku 1992 stanoveno, že „*odpovědnost za poškození životního prostředí, jiná než ušlý zisk vzniklý z takového poškození, je omezena na náhradu nákladů skutečně poskytnutých či plánovaných na přiměřená nápravná opatření*“ (Čl. 1 odst. 6, písm. a). Kritizováno v tomto směru je, jaká opatření mohou být považována za přiměřená, a dále i to, že nenapravitelné a nekvantifikovatelné újmy na životním prostředí vlastně nemohou být v tomto systému kompenzovány.¹²⁸ Toto však souvisí i s výše uvedenou pojistnou povinností, protože újma, která není penězi ocenitelná – např. ztráta biodiverzity, je nepojistitelná, ovšem případné náklady nápravných opatření pojistitelné jsou.

Z některých rozsudků ve Velké Británii je zřejmé, že ekonomické dopady ekologické újmy nebývají nahrazovány, i když lze prokázat jejich kauzalita i předvídatelnost.¹²⁹

Dalším problémem souvisejícím s nápravou ekologické újmy je otázka účasti veřejnosti a postavení nevládních ekologických organizací, tzv. ekologických *NGO* při uplatňování náhrad škod na veřejně přístupných přírodních zdrojích a využití těchto náhrad právě pro obnovu těchto zdrojů, protože tato oblast dosud není jednoznačně vyřešena.¹³⁰

K Úmluvě o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění je však třeba uvést ještě jednu poznámku. V květnu 1998 přestaly být signatářské státy Protokolu z roku 1992 stranou původní *CLC* úmluvy

¹²⁸ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 250

¹²⁹ KEEBLE, Ed a COATES, Laura, *Does Polluter Pay on the High Seas?*, *Environmental Law Review* 2003, Volume 5/Issue 3, 1 Spetember 2003, Vathek Publishing, 2003, str. 195

¹³⁰ GAUCHI, Gottard, *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, Chichester 1997, 1. vydání, str. 155

z roku 1969. Režim Protokolu z roku 1992, modifikovaný v roce 2000, má plně nahradit původní úmluvu.¹³¹

V současné době však stále existují strany původní úmluvy, které Protokol dosud neratifikovaly, a tudíž *CLC* 1969 a Protokol 1992 vedle sebe dosud v praxi koexistují. K červenci 2013 přistoupilo k Protokolu 1992 už 132 států (96,86% světové námořní přepravní kapacity) a jen 36 států (2,59% světové námořní přepravní kapacity) zůstávalo signatáři původní *CLC* úmluvy.¹³²

6.3 *IOPC-Fondy*

Je jisté, že v důsledku omezení odpovědnosti rejdařů za vzniklé škody se často vyskytnou případy, kdy prostředky z pojištění odpovědnosti na náhradu všech způsobených škod zkrátka nestačí. Z tohoto důvodu byl v roce 1971 Úmluvou o Fondu (angl. *Oil Pollution Fund Convention*) zřízen Mezinárodní fond pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním (angl. *International Oil Pollution Compensation Fund*, zkr. *IOPC Fund*).

Tato úmluva byla vypracována IMO z podnětu konference, na níž byla přijata úmluva *CLC*. Úmluva o Fondu byla přijata na Bruselské konferenci v roce 1971 a měla doplnit mezinárodní systém odpovědnosti *CLC* tak, že prostředky *IOPC Fondu* mají být doplňkem k náhradě škody dle *CLC*, a na druhé straně *IOPC Fond* má přispět i

¹³¹ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 247

¹³² IMO (International Maritime Organisation)

k zmírnění finančního zatížení rejdařů v případě odpovědnosti dle *CLC*.¹³³

IOPC Fond je mezinárodní organizací s vlastní právní subjektivitou, jejímiž členy se mohou stát pouze státy. Orgány jsou shromáždění států, Výkonný výbor a sekretariát v čele s ředitelem. Pro členství v *IOPC Fondu* je nutnou podmínkou přistoupení k *CLC*.

Z tohoto *IOPC Fondu* mohou být poškozenými čerpány prostředky ve třech případech: úhrnná částka způsobených škod přesahuje maximální odpovědnost rejdaře a na náhradu všech škod tak nestačí, což je nejčastější případ (Čl. 4 odst. 1, písm. a); odpovědnost rejdaře je vyloučena některým z liberačních důvodů *CLC* (Čl. 4 odst. 1, písm. b); rejdař i pojišťovna jsou v platební neschopnosti a nemohou pokrýt vzniklé škody (Čl. 4 odst. 1, písm. c). *IOPC Fond* je tedy povinen vyplatit náhradu, pokud poškození neobdrží žádnou nebo přiměřenou náhradu škody dle *CLC* v případě, že škoda způsobená ropou vznikla na území členských států Úmluvy o Fondu, případně v jejich teritoriálních vodách. *IOPC Fond* však musí uhradit i náklady na opatření podniknutá v případě ropné havárie smluvními státy i mimo jejich území. V úmluvě je rovněž zakotvena možnost přispět i na preventivní opatření smluvních států ohrožených znečištěním, kterým *IOPC Fond* může za tímto účelem poskytnout nejen finanční, ale i personální, materiální či jinou pomoc.

Druhým posláním *IOPC Fondu* je poskytovat částečnou podporu rejdařům formou příspěvku na část jejich odpovědnosti podle *CLC* (případně pojišťovně). Tento příspěvek může dosáhnout nejvýše částky 8,3 milionu SDR či 100 SDR za tunu, podle toho, která je nižší. Fond zde však nemá povinnost odškodnit rejdaře, pokud ten škodu způsobil úmyslně či pokud byla škoda alespoň částečně způsobena tím, že na lodi

¹³³ FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 205

nebyly dodrženy bezpečnostní požadavky stanovené mezinárodními úmluvami. Doplňování odpovědnostního systému *CLC* prostředky *IOPC Fondu* má vést ke sdílení nákladů na náhradu škody způsobené ropným znečištěním mezi rejdaři a ropným průmyslem.¹³⁴

IOPC Fond je financován z příspěvků odběratelů ropy, to znamená ropnými společnostmi (Čl. 10). Tyto příspěvky jsou kalkulovány podle předpokládaných ročních výdajů *IOPC Fondu*. Podle původního znění Úmluvy o Fondu neměla maximální částka vyplacená při jednotlivé havárii obětem překročit 30 milionů SDR, což znamená vyplacení maximálně 16 milionů SDR z prostředků Fondu. Ve výjimečných případech mohla být částka zvýšena až na 60 milionů SDR. Od roku 1978 do roku 1998 se Fond zabýval více než 100 haváriemi a prostředky uvolnil na 68 z nich.¹³⁵

V roce 1984 byl připraven Protokol, kterým měly být limity částek vyplácených z Fondu zvýšeny. Tento Protokol však nebyl nikdy přijat, mimo jiné i pod tlakem USA, které se tehdy postavily zásadně proti principu omezené odpovědnosti rejdařů.¹³⁶ Až Protokol z roku 1992 přinesl tolik potřebné zvýšení limitů.

Protokol z roku 1992 však s účinností od roku 1996 vytvořil samostatný *IOPC Fond*. To přineslo paralelní existenci dvou fondů na náhradu škod způsobených ropným znečištěním, které ale měly společného ředitele i sekretariát.¹³⁷ Na základě Protokolu z roku 2000 pozbyla původní Úmluva o Fondu účinnosti v roce 2002, kdy poklesl počet jejích členů pod 24. *IOPC Fond* 1971 už v současné době nemá

¹³⁴ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 244

¹³⁵ GREY, Catherine, *The Cost of Oil Spills from Tankers: An Analysis of IOPC Fund Incidents*, materiál z International Oil Spill Conference 1999, 7-12 March 1999, Seattle, USA

¹³⁶ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 246

¹³⁷ IMO (International Maritime Organisation)

žádné členy a podílí se jen na náhradách škody u incidentů, které nastaly ve členských státech před rokem 2002.¹³⁸

IOPC Fond, který vznikl v roce 1996 na základě Protokolu z roku 1992, měl k červenci roku 2013 113 členů.¹³⁹ Finanční strop plateb z *IOPC Fondu* 1992 po zvýšení sjednaném v roce 2000, které nabylo účinnosti v listopadu 2003, činí 203 milionů SDR pro jednotlivý incident (přibližně 260 milionů USD). Pokud by však tři členské státy *IOPC Fondu* během jednoho roku importovaly více než 600 milionů tun ropy, tento limit se zvyšuje na 300.740.000 SDR (přibližně 386 milionů USD).

Protokolem z roku 2003 byl vytvořen další tzv. doplňkový fond (angl. *International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund*, zkr. *IOPCS Fond*). Tento *IOPCS Fond* existuje od roku 2005 a je určitým třetím stupněm náhrady škod způsobených ropou, vedle *CLC* a *IOPC Fondu*. Celková výše náhrad, která může být poskytnuta v případě jednotlivé ropné havárie tankeru, je v souhrnu všech výše uvedených zdrojů omezena výší 750 milionů SDR (přibližně 1 miliarda USD). *IOPCS Fond* se navíc může uplatnit pro poskytování náhrad škod i v EEZ smluvních států. Příspěvky do tohoto *IOPCS Fondu* jsou vybírány v každém smluvním státě od osob, které importují ročně více než 150.000 tun ropy, pokud však celkový roční objem importované ropy do smluvního státu převyšuje 1 milion tun. Výše příspěvků je v každém roce stanovena na základě předpokládaných výdajů a příjmů *IOPCS Fondu*. Právě prostřednictvím *IOPCS Fondu* se výrazně zvýšil podíl prostředků ropného průmyslu na náhradě škod.¹⁴⁰

¹³⁸ IOPC Funds Annual Report 2002

¹³⁹ IMO (International Maritime Organisation)

¹⁴⁰ OOSTERVEEN, Willem, Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution -- From the Perspective of an EU Member State, *Environmental Law Review* 2004, Volume 6/Issue 4, 1 December 2004, Vathek Publishing, 2004, str. 232

Významným principem přijatým v Protokolech z let 2000 a 2003 je procedura tichého souhlasu (angl. *tacit acceptance procedure*), která významně pomáhá vstupu zvýšených limitů v účinnost. Jedná se o proces, kdy uplynutím určité lhůty po akceptaci Protokolu určitou kvalifikovanou většinou smluvních států úmluvy (většinou 2/3) nabude protokol účinnosti. Případně, neobjeví-li se proti Protokolu výhrady určitého minimálního počtu smluvních států (většinou 1/3), nabude protokol účinnosti rovněž uplynutím určité lhůty.

Na Londýnské konferenci v roce 2003 však zazněly hlasy, že je třeba významné revize *CLC* i Úmluvy o Fondu. Je to zejména Evropská Unie, která je nespokojena se současným režimem i přes veškerá zvýšení limitů. Konkrétní návrhy na změnu těchto režimů však zaznívají rovněž jen ze strany Evropské unie.¹⁴¹

Jednou z kritizovaných skutečností je zdlouhavost vyplácení náhrad z *IOPC Fondu*. Jednou z příčin je v principu správná zásada rovnosti zacházení, když se všemi nároky se musí nakládat stejně, ovšem zejména v případě velkých ropných skvrn to může vést k významným zdržením. Možnou alternativou je rozdělení nároků do určitých tříd.¹⁴² Právo na náhradu škody výplatou z *IOPC Fondu* je přitom třeba uplatnit ve lhůtě 3 let od vzniku škody, nejpozději ale 6 let od data incidentu, který škodu způsobil (Čl. 6).

6.4 Odpovědnost za jadernou škodu

¹⁴¹ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 248

¹⁴² FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 251

Pro odpovědnost za jadernou škodu jsou klíčovými Úmluva o odpovědnosti třetí osoby v oblasti jaderné energie (angl. *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*), tzv. Pařížská úmluva z roku 1960 a Úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za jadernou škodu (angl. *Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*), tzv. Vídeňská úmluva z roku 1963, které jsou doplněny společným protokolem z roku 1988. Obě stanoví objektivní odpovědnost a náhradu škody limitují. V oblasti námořní přepravy však tyto úmluvy doplňuje také Úmluva vztahující se k občanskoprávní odpovědnosti v oblasti námořní přepravy radioaktivního materiálu (angl. *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*) tzv. Bruselská úmluva z roku 1971.

Bruselská úmluva z roku 1971 byla připravena ve spolupráci IMO, Mezinárodní agentury pro atomovou energii (angl. *International Atomic Energy Agency*, zkr. *IAEA*), OECD a její Agentury pro jadernou energii (angl. *Nuclear Energy Agency*, zkr. *NEA*). Na základě této úmluvy nebude jakákoliv osoba včetně rejdaře, která by podle mezinárodní úmluvy mohla být odpovědná, odpovídat za jadernou škodu vzniklou při námořní přepravě radioaktivního materiálu, pokud je odpovědný provozovatel jaderného zařízení dle Pařížské úmluvy nebo Vídeňské úmluvy.

6.5 Odpovědnost za znečištění nebezpečnými a škodlivými látkami

Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě škody v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři (angl. *International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with Carriage of Hazardous and Noxious*

Substances by Sea, zkr. *HNS Úmluva*) z roku 1996 dosud nenabyla účinnosti. K nabytí účinnosti je nezbytná ratifikace 12 států, z nichž 4 musí mít loďstvo s námořní přepravní kapacitou alespoň 2 milióny tun představující příjemce alespoň 40 miliónů tun nákladu HNS. Do konce července 2013 ratifikovalo úmluvu pouhých 14 států, přičemž jen 3 státy splňují kritérium přepravní kapacity, protože velké státy Evropské Unie tuto úmluvu dosud neratifikovaly.¹⁴³ Ze států Evropské Unie jsou signatáři jen Kypr, Maďarsko, Lotyšsko a Slovinsko. Stačila by pravděpodobně ratifikace i jen jedním z velkých států Evropské Unie pro nabytí účinnosti *HNS Úmluvy*.¹⁴⁴

Z důvodů nedostatečného počtu ratifikací byl na mezinárodní konferenci v dubnu 2010 přijat Protokol k *HNS Úmluvě*, tzv. *2010 HNS Protokol*, který se snažil vyřešit určité praktické problémy, které mohly státy od ratifikace zrazovat. Změny se týkaly zejména oznamovacích povinností členských států vůči IMO, které byly původně velmi rozsáhlé a administrativně náročné, ale došlo i ke změnám v režimu náhrad a příspěvků do *HNS Fondu* u určitých HNS. Bohužel ani po přijetí tohoto protokolu nedošlo k masovému přístupu k *HNS Úmluvě*. Důvodem může být to, že odpovědnost za znečištění moře HNS není vnímána jako příliš akutní, nebo i to, že systém odpovědnosti a náhrad modelovaný dle *CLC* a *IOPC Fondů* není pro případ HNS vnímán jako zcela vhodný.

HNS Úmluva upravuje otázky odpovědnosti a výplaty náhrad poškozeným v případě nehod, v nichž jde o únik HNS, obdobně jako u *CLC*, uplatňuje se i zde objektivní odpovědnost rejdaře, který odpovídá za škodu i pokud ji on ani nikdo z posádky nezavinil. Zprostit se zcela odpovědnosti může rejdař jen ve vymezených případech, kdy škoda byla způsobena v důsledku válečných operací či přírodní katastrofy,

¹⁴³ IMO (International Maritime Organisation)

¹⁴⁴ Seas At Risk

výlučně úmyslným jednáním třetí osoby nebo výlučně nedbalostí vlády nebo příslušného úřadu (např. při navigaci) nebo v důsledku neposkytnutí informací o HNS odesílatelem, aniž by na straně rejdaře byla jakákoliv nedbalost (Čl. 7 odst. 1 a 2). Uloženo je povinné pojištění této odpovědnosti (Čl. 12). Limity odpovědnosti jsou stanoveny odlišně dle druhu přepravy HNS. Při hromadné přepravě se uplatňuje limit 10 až 100 miliónů SDR (přibližně 16 až 156 miliónů USD), ale v případě přepravy zabalených HNS dle *IMDG Code* je limit zvýšen na 115 miliónů SDR (přibližně 180 miliónů USD).

Nahrazována by měla být škoda v teritoriálních vodách i v oblasti EEZ, a to škoda na zdraví, majetková škoda, ekonomické ztráty vyplývající ze znečištění např. pro rybářství a turistiku, náklady preventivních opatření i následných přiměřených opatření pro nápravu životního prostředí (Čl. 1 odst. 6). Obdobně jako u *CLC* je i zde problematické, co lze vnímat pod pojmem „přiměřené opatření“ a náprava ekologické újmy tu tak nemusí být kompletní.

Podstatným krokem kupředu bude zřízení *HNS Fondu* (Čl. 13), který vznikne, jakmile *HNS Úmluva* nabude účinnosti a signatářské státy se stanou jeho členy. *HNS Fond* by měl fungovat obdobně jako *IOPC Fondy* a být doplňkem náhrady škod v případě znečištění HNS, kdy plné odškodnění není poskytnuto odpovědným rejdařem. Financován by měl být *HNS Fond* z příspěvků příjemců HNS, v určitých případech vlastníků přepravovaných LNG (angl. *liquefied natural gas*, zkr. LNG) a LPG (angl. *liquefied petroleum gas*, zkr. LPG), které budou dovezeny do přístavů a terminálů členských států. Ve fondu by měly být zřízeny čtyři účty pro různé druhy přepravovaných látek: tři speciální účty pro oleje, LNG, LPG a obecný účet pro pevné a ostatní HNS. Speciální účty by měly poskytovat náhradu jen při nehodách, které se budou týkat daných látek, z obecného účtu by měla být náhrada vyplácena mezi jednotlivé sektory

v poměru, v jakém jednotlivé sektory uplatnily své nároky. Ovšem až do doby, než do jednotlivých členských států bude dováženo určité množství daných HNS, kterých se týkají speciální účty, náhrady budou probíhat jen z obecného účtu. Zabalené HNS nebudou dle *2010 HNS Protokolu* považovány za látky přispívající do *HNS Fondu*, ale náhrada z něj bude vyplácena i při jejich nehodách, a to z obecného účtu. Výplata celkového odškodnění zahrnující odškodnění v rámci odpovědnosti rejdaře a z *HNS Fondu* by pro jednotlivou nehodu neměla převýšit 250 milionů SDR (přibližně 390 miliónů USD).

Právo na náhradu škody a výplatu z *HNS Fondu* bude třeba uplatnit ve lhůtě 3 let od okamžiku, kdy se poškozená osoba o škodě dozví či měla dozvědět, nejpozději ale do 10 let od data incidentu, který škodu způsobil (Čl. 37), což jsou ve svém důsledku delší doby, než dle *CLC a Úmluvy o Fondu*.

6.6 Odpovědnosti za znečištění ze zásobníků paliva

V roce 2001 byla přijata pod vlivem IMO Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění ze zásobníků paliva (angl. *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, zkr. *BC*). Tato úmluva má zajistit dostatečnou a rychlou náhradu škody způsobenou úniky z lodních zásobníků paliva v oblasti do 200 námořních mil od pobřeží. Je tak vyplněna dosavadní mezera v úpravě odpovědnosti za ropné znečištění. Tato úmluva nabyla účinnosti v roce 2008 (12 měsíců po ratifikaci 18 státy včetně 5 států, jejichž flotily představují více než 1 milion tun světové námořní přepravní kapacity) a k červenci 2013 bylo členy již 72 států, které představují 90% světové námořní kapacity.¹⁴⁵

¹⁴⁵ IMO (International Maritime Organisation)

Rejdař se zde může zprostit objektivní odpovědnosti, pokud prokáže liberační důvody obdobné těm, které jsou stanoveny v úmluvě *CLC* (Čl. 3). Odpovědnost se vztahuje na náhradu škody včetně nákladů přiměřených nápravných opatření a nákladů preventivních opatření, včetně náhrady škody způsobenou preventivními opatřeními (Čl. 1 odst. 9). Aplikují se zde finanční limity odpovědnosti podle *LLMC* (Čl. 6), dle současného znění je to pro lodě do nosnosti 2.000 registrovaných tun pro osobní nároky 2 miliony SDR (přibližně 3 miliony USD) a pro majetkové nároky 1 milion SDR. Právo na náhradu škody se promlčuje ve lhůtě 3 let od vzniku škody a 6 let od data incidentu, který škodu způsobil (Čl. 8).

Vlastníci lodí s více než 1000 registrovanými tunami musí mít povinně uzavřené pojištění odpovědnosti nebo disponovat jinou finanční zárukou a toto musí být schopni na vyžádání prokázat certifikátem (Čl. 7).

6.7 Úprava odpovědnosti v národním zákonodárství

Mezinárodní smlouvy hrají v této právní oblasti samozřejmě velikou roli, protože stanoví pravidla, která jsou závazná pro vlajkové i přístavní státy. Státy, které přijímají vlastní zákony, do nich do značné míry inkorporují mezinárodní pravidla, ale v určitých oblastech jdou i nad rámec úmluv. V případě skandinávských států se zejména snaží obdobný režim aplikovat i na druhy ropných znečištění, na které se neuplatňuje mezinárodní režim.¹⁴⁶ Kanada zřídila Fond pro znečištění z lodí (angl. *Ship-source Oil Pollution Fund*, zkr. *SOPF*), který se uplatní v případech skvrn z jakéhokoliv typu lodi, pokud se mezinárodní

¹⁴⁶ FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, *Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Perspective*, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484, str. 207

úmluvy neuplatní, nebo je jejich limit vyčerpán, aniž dojde k náhradě všech škod.¹⁴⁷

Některé státy se však rozhodly mezinárodní úmluvy neratifikovat a uplatňovat výlučně vnitrostátní předpisy, které však mnohdy byly připraveny pro jiné účely a pravidla odpovědnosti a náhrady tak nejsou vhodná pro případy ropného znečištění. USA také odmítly zcela mezinárodní úpravu a přijaly specifická a, jak sami deklarují, přísnější pravidla v národním zákonodárství. USA jsou velice významnou ropnou velmocí, těží 13 % světové ropy a spotřebovávají 25 %. Import ropy je podporován a pokrývá polovinu americké spotřeby. Ročně dochází k importu bezmála 400 milionů tun ropy.¹⁴⁸ Mezinárodněprávní režim náhrady škod tedy oslabuje to, že se ho tak významný stát jako USA neúčastní, protože americké společnosti by byly velice významnými přispěvateli do *IOPC Fondu*. Myslím, že je určitě vhodné americkou právní úpravu zhodnotit, zda by nemohla být inspirací pro mezinárodní společenství, či zda naopak mezinárodní úprava nejde v určitých ohledech dál než americký zákon.

6.7.1 Oil Pollution Act 1990

USA odmítly Úmluvu *CLC* ratifikovat a v roce 1990 přijaly vlastní zákon o odpovědnosti za ropné znečištění (angl. *Oil Pollution Act 1990*, zkr. *OPA 90*), který aplikují na ropné havárie ve svých vodách. Zákon, který přijaly USA, je v mnohých směrech nekompatibilní s mezinárodněprávním režimem a uzavírá tak USA

¹⁴⁷ <http://www.ssopfund.gc.ca/english/index.asp>

¹⁴⁸ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 216

možnost účastnit se tohoto mezinárodního systému.¹⁴⁹ Kromě režimu odpovědnosti se část OPA 90 věnuje i preventivním opatřením (např. licencování, monitoringu a postupnému vyřazování tankerů s jednoduchým dnem) a požaduje, aby rejdaři u lodí nad 400 registrovaných tun měli připraveny plány reakce na nejhorší možný scénář havárie.¹⁵⁰

Oil Pollution Act byl připravován 15 let a jeho uplatňování představuje mnohem citelnější finanční břemeno pro rejdaře než mezinárodněprávní režim. Odpovědnost za ropné znečištění se tu vztahuje na šest možných druhů poškození, která musí odpovědná osoba nahradit: (i) škoda na přírodních zdrojích; (ii) škoda a ekonomické ztráty vyplývající ze zničení majetku; (iii) škoda v důsledku snížení možnosti užití přírodních zdrojů bez ohledu na vlastnictví; (iv) škoda státu vyplývající z čistého snížení daňových příjmů; (v) ušlý zisk v důsledku poškození majetku; (vi) čisté náklady státu za veřejné služby v důsledku ropného znečištění.¹⁵¹ Dále nese odpovědná osoba i náklady na odstranění následků, které zahrnují nejen veškeré náklady pro odstranění skvrny, ale i částky dle Národního alternativního plánu (angl. *National Contingency Plan*) ke zmírnění škod na zdraví lidí, zvířat, rostlin, majetku a veřejných statcích, jako např. plážích.¹⁵² Takové náklady se mohou a často i vyšplhají velmi vysoko.

Odpovědnost je objektivní a lze se jí zprostit jen zcela výjimečně pro *vis maior* či válečnou operaci nebo jednání či opominutí třetí osoby. Existují tu však i limity odpovědnosti, které ale nelze uplatnit při neoznámení ropné skvrny, nepodílení se na čistících pracích, porušení

¹⁴⁹ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 246

¹⁵⁰ http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/opa.asp

¹⁵¹ HUTCHINSON, James A., *Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?*, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, č. 1, str. 225

¹⁵² http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/opa.asp

určitých dalších ustanovení OPA 90 nebo porušení federálních předpisů o bezpečnosti či úmyslu nebo hrubé nedbalosti odpovědné osoby při jejím způsobení.¹⁵³ Hrozí tu tedy mnohem více než v případě mezinárodních režimů možnost neomezené odpovědnosti za ropnou skvrnu. Limity jsou odlišeny v případech tankerů s jednoduchým a dvojitým dnem, přičemž v prvním případě by se aplikoval limit minimálně 22 milionů USD (nebo 3.000 USD za každou registrovanou tunu). Absolutní limit pro tankery nad určitou nosnost, který stanoví úmluva *CLC*, se v OPA 90 neuplatňuje, takže plnění může být vyšší, než by odpovídalo mezinárodnímu režimu.

Zákon zavádí kromě odpovědnosti rejdaře i druhotnou odpovědnost majitele nákladu a vytváří *Oil Spill Liability Trust Fund*, ze kterého lze poskytnout při jedné havárii prostředky až do výše 1 mld. USD.¹⁵⁴ Prostředky jsou poskytnuty, pokud odpovědný rejdař včas neuhradí škody a náklady, nebo když prostředky rejdaře na náhradu všech škod nestačí. Fond se samozřejmě může v případech, kdy uspokojil nárok, který rejdař odmítal, regresně obrátit na rejdaře. Tento fond je vytvářen z příspěvků za každý barel importované i vnitrostátně vytěžené ropy.¹⁵⁵

Rejdař musí poskytnout odpovídající důkaz o své finanční odpovědnosti, na jehož základě mu bude vydán certifikát o finanční odpovědnosti (angl. *certificate of financial responsibility*, zkr. *COFR*), který musí být vždy k dispozici na tankeru. Možným důkazem je nejen uzavřené pojištění, ale i bankovní či jiná záruka.¹⁵⁶

¹⁵³ HUTCHINSON, James A., Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, č. 1, str. 226

¹⁵⁴ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 221

¹⁵⁵ http://www.uscg.mil/npfc/About_NPFC/opa.asp

¹⁵⁶ HUTCHINSON, James A., Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, č. 1, str. 227

V reakci na americký zákon však dochází v USA k zakládání tzv. jednolodních společností (angl. *single ship companies*).¹⁵⁷ To samozřejmě snižuje účinnost uplatňování zákonné odpovědnosti, protože tyto společnosti mají samozřejmě omezenou schopnost poskytnutí finančních náhrad.

V případě zavedení neomezené odpovědnosti za ropné znečištění mezinárodní úmluvou existuje tedy důvodná obava z dalšího vytváření těchto jednolodních společností. Toto je však možné vyřešit požadavky na mateřské holdingové společnosti a samotné by nemělo být důvodem k odmítání zavedení neomezené odpovědnosti. Americká úprava odpovědnosti, kde neexistuje absolutní limit a jsou širší možnosti ztráty práva na omezenou odpovědnost, tak může být inspirující pro vylepšení mezinárodněprávní úpravy. V případě, kdy by se americká úprava a mezinárodněprávní režim více sblížili, existuje i určitá šance, že by USA k mezinárodním úmluvám přistoupily.

6.8 Evropské sekundární právo

Evropská komise se začala více věnovat problematice znečištění moří, a to zejména ropného znečištění včetně problematiky odpovědnosti a náhrad v souvislosti s katastrofálními následky ztroskotání lodi ERIKA. Po potopení ERIKY u břehů Evropské unie v prosinci 1999 došla Evropská komise ke zjištění, že tehdejší systém odpovědnosti a odškodnění, upravený mezinárodními úmluvami, nepřináší dostatečnou záruku k odstranění škod a následků znečištění. Splňuje sice důležité požadavky na rychlost a funkčnost systému poskytování náhrad v prostředí existence mezinárodního prvku, když

¹⁵⁷ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 5

odpovědný a oprávněný jsou z různých států, na druhou stranu jsou však limity odpovědnosti příliš nízké, aby se mohlo z těchto zdrojů skutečně financovat odstranění následků.¹⁵⁸ Potopení ERIKY přineslo škody ve výši 400 milionů EUR, odpovědnost rejdaře však byla omezena výší 11,4 milionů EUR. Evropská komise proto přišla s různými návrhy předpisů jak ohledně prevence, tak i opatření k financování odstranění škod způsobených ropou.

Importy ropy do Evropské unie představují jednu třetinu celkových světových importů a 90% těchto importů je uskutečňováno námořní dopravou. To znamená, že každoročně je předmětem námořní přepravy v Evropské unii 1 miliarda tun ropy.¹⁵⁹

Rozhodnutí 2850/2000/ES¹⁶⁰ o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře vyzývá k uplatňování principu znečišťovatel platí (angl. *polluter-pays principle*). Postup Evropského společenství v případě havarijních úniků do moře byl od roku 1978 stavěn na třech pilířích: 1) Akčním programem ES na kontrolu a snížení znečištění moře způsobovaného uhlovodíky vypouštěnými do moře¹⁶¹; 2) informačním systémem ES pro kontrolu a snížení znečištění uhlovodíky vypuštěnými na moři¹⁶² a pro kontrolu a snížení znečištění způsobeného rozlitím uhlovodíků a jiných škodlivých látek v moři¹⁶³; a 3) pracovní skupině Společenství, která sestává z vládních expertů členských států, kteří při námořních katastrofách poskytují praktickou pomoc. Uvedeným rozhodnutím z roku 2000 byly právě tyto pilíře dále podpořeny a sjednoceny do jednotné spolupráce v průběhu let 2000 až 2006. Evropská Unie si předsevzala podporovat snahu států v případech úmyslných či záměrných úniků do moře,

¹⁵⁸ Evropská Unie - http://europa.eu/legislation_summaries

¹⁵⁹ Evropská Unie - http://europa.eu/legislation_summaries

¹⁶⁰ Úřední věstník L 332, 28/12/2000, str. 0001 - 0006

¹⁶¹ Úřední věstník C 162, 08/07/1978, str. 1 - 4

¹⁶² Úřední věstník L 355, 10/12/1981, str. 52 - 55

¹⁶³ Úřední věstník L 77, 22/03/1986, str. 33 - 37

zlepšovat jejich schopnost reakce a posilovat jejich vzájemnou spolupráci států.

Součástí již výše zmíněného druhého „Erika balíčku opatření“ byl i návrh nařízení na zřízení Fondu na odškodnění ropného znečištění v evropských vodách (angl. *Compensation for Oil Pollution in European waters fund*, zkr. *COPE Fund*). Nařízení by vyžadovalo ke své platnosti souhlas Rady EU i Evropského parlamentu. Tento evropský fond měl vzniknout již v roce 2003, ovšem v návaznosti na vznik *IOPCS Fondu* na mezinárodní úrovni byl jeho vznik Radou EU odsunut. V současné době je pozměněný návrh z roku 2002 stále v Evropském parlamentu.¹⁶⁴

IOPCS Fond vytvořený Protokolem k Úmluvě o Fondu má doplňkově poskytovat náhradu pro jednotlivou katastrofu do výše 750 milionů SDR (přibližně 1 miliardy USD), což se blíží výši, která měla být k dispozici v evropském fondu. Limit *COPE Fondu* pro jednotlivou katastrofu měl podle původního návrhu dosahovat miliardy EUR. *COPE Fond* měl být financován evropskými odběrateli ropy, kteří ročně odeberou více než 150.000 tun, a příspěvek by se měl odvíjet od odebíraného množství. Z *COPE Fondu* měla být vyplácena náhrada, jen pokud se nehoda stane v evropských vodách (EEZ států EU) a náhrada z povinného pojištění rejdaře a z *IOPC Fondu* bude nedostatečná. Oprávnění čerpat prostředky z *COPE Fondu* mělo vzniknout za stejných podmínek, jako platí pro možnost čerpat prostředky z mezinárodního fondu, a Evropská komise měla posuzovat, zda jsou pro čerpání z evropského fondu dány podmínky.¹⁶⁵

V současné době je tento návrh fakticky odsunut do pozadí a není dle mého názoru příliš pravděpodobné, že bude v blízké době schválen. Vytvoření takového fondu by totiž znamenalo významné

¹⁶⁴ Evropská Unie - http://europa.eu/legislation_summaries

¹⁶⁵ Úřední věstník C 120E, 24/04/2001, str. 0079 – 0082

finanční zatížení pro evropské dovozce ropy a pravděpodobně by významně zdražilo evropské ceny ropných produktů, což by při dnes již poměrně vysokých cenách bylo velice nepopulární.

K pozitivní funkci EU při přebírání mezinárodních závazků k zajištění odpovědnosti za znečištění lze jako vhodný případ uvést aktivitu pro přijetí Mezinárodní úmluvy o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění ze zásobníků paliva, která je blíže popsána výše, kdy na poměrně rychlém nabytí účinnosti měla svou zásluhu i EU. Rozhodnutím 2002/762/ES¹⁶⁶ vyzvala Rada členské státy, aby podepsaly a ratifikovaly tuto úmluvu.

V listopadu 2002 se u evropských břehů potopila loď PRESTIGE a oživila legislativní úsilí Evropské unie v trochu jiném směru. Směrnice 2005/35/ES¹⁶⁷ o znečištění z lodí a zavedení sankcí za protiprávní jednání byla přijata 12. července 2005. Tuto směrnici doplnilo rámcové rozhodnutí 2005/667/JHA,¹⁶⁸ které bylo přijato současně a které se snažilo posílit vynutitelnost práva v oblasti znečištění z lodí v trestněprávním rámci.

Orgány Evropské unie přiznávají, že mezinárodní režim občanskoprávní odpovědnosti a náhrady škody za znečištění ropnými látkami nemá dostatečný odrazující účinek, aby odradil strany zúčastněné na námořní přepravě nebezpečných nákladů od využívání postupů, které nesplňují normy. Požadovaných odrazujících účinků chce dosáhnout právě zavedením účinných, přiměřených a odrazujících sankcí použitelných na každou osobu, která způsobí znečištění moře nebo k němu přispěje; sankce by měly být použitelné nejen na majitele nebo kapitána lodě, ale také na majitele nákladu, klasifikační společnost nebo jakoukoli jinou zúčastněnou osobu. Sankce za vypouštění znečišťujících látek z lodí nesouvisejí se soukromoprávní odpovědností

¹⁶⁶ Úřední věstník L 256, 25/09/2002, str. 0007 - 0008

¹⁶⁷ Úřední věstník L 255, 30/09/2005, str. 0011 - 0021

¹⁶⁸ Úřední věstník L 255, 30/09/2005, str. 0164 - 0167

dotyčných stran a nepodléhají tak žádným pravidlům pro omezení nebo přenos soukromoprávní odpovědnosti, ani by neměly omezovat účinnou náhradu poškozeným v případech znečištění.

Vypouštění znečišťujících látek z lodí by mělo být považováno za protiprávní jednání, pokud bylo spácháno úmyslně, následkem vědomé nedbalosti nebo hrubé nedbalosti. Uplatňuje se mimo jiné důležitá výjimka z protiprávnosti vypouštění znečišťujících látek v případech, kdy je ohrožena bezpečnost lidí nebo lodí. Na základě rámcového rozhodnutí 2005/667/JHA, kterým se doplnila směrnice 2005/35/ES, mělo být protiprávní jednání za okolností stanovených rozhodnutím považováno v právních řádech členských států za trestný čin. Protože boj s trestnými činy proti životnímu prostředí, zejména stanovení společných sankcí a srovnatelných procesních záruk, nemohl být předmětem evropských směrnic, protože v oblasti trestního práva nemají orgány Evropského společenství legislativní pravomoc, byla použita forma rozhodnutí v rámci třetího pilíře Evropské Unie. Každé protiprávní jednání ve smyslu článků 4 a 5 směrnice 2005/35/ES, to znamená úmyslné znečištění z lodí nebo jako následek vědomé či hrubé nedbalosti, mělo být považováno za trestný čin členskými státy a zároveň měla být zajištěna i trestnost pomoci, účastenství a návodu ke spáchání takového trestného činu. Každý členský stát měl povinnost přijmout nezbytná opatření k zajištění toho, aby za trestné činy bylo možné uložit účinné, přiměřené a odrazující tresty zahrnující, přinejmenším pro závažné případy, tresty odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně jeden až tři roky. Trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby nejméně pět až deset let je určen pro případy, kdy má trestný čin za následek závažné a rozsáhlé poškození jakosti vody, živočišných nebo rostlinných druhů nebo jejich částí a smrt nebo vážné zranění osob.

Každý členský stát měl rovněž povinnost přijmout opatření, aby i právnické osoby byly odpovědnými za uvedené trestné činy, které v jejich prospěch spáchala jakákoli osoba jednající samostatně nebo jako člen orgánu dotyčné právnické osoby, která v této právnické osobě působí ve vedoucím postavení nebo má pravomoc vykonávat kontrolu v rámci orgánu této právnické osoby. Trestem, který se měl v těchto případech uplatňovat, mají být zejména pokuty v horní hranici sazby nejméně 150.000 až 300.000 EUR, pro nejzávažnější případy v horní hranici sazby 750.000 až 1.500.000 EUR, ale i sankce jiné než pokuty, například: (i) odebrání oprávnění pobírat veřejné výhody nebo podpory, (ii) dočasný nebo trvalý zákaz provozování obchodních činností či (iii) zrušení rozhodnutím soudu.

Dne 23. října 2007 Soudní dvůr Evropských společenství zrušil rámcové rozhodnutí Rady 2005/667/SVV a proto byla přijata směrnice 2009/123/ES¹⁶⁹, aby vyplnila právní vakuum vzniklé po vynesení rozsudku. Směrnice doplnila ustanovení o trestných činech přímo do směrnice 2005/35/ES. Nedovolené vypouštění znečišťujících látek z lodí považováno za trestný čin, jestliže bylo spácháno úmyslně, v důsledku nedbalosti nebo hrubé nedbalosti a způsobilo zhoršení kvality vody. Opakované méně závažné případy, jež nikoli jednotlivě, ale ve svém souhrnu způsobí zhoršení kvality vody, by ale již měly být považovány za trestný čin. Výše trestních sankcí již není konkrétně stanovena, jen obecná povinnost, aby se jednalo o účinné, přiměřené a odrazující trestní sankce.

Režim zavedený novelizovanou směrnicí se má týkat znečištění ve všech mořských oblastech, včetně volného moře, a má být vynutitelný vůči všem lodím připlouvajícím do evropských přístavů bez ohledu na jejich vlajku. Tento režim se nevztahuje na válečné lodě nebo jiné lodě v majetku státu nebo státem provozované pouze pro vládní

¹⁶⁹ Úřední věstník L 180, 27/10/2009, str. 0052 - 0055

neobchodní účely. Členské státy a jejich pobřežní úřady mají spolupracovat, aby odhalily nezákonné znečištění pocházející právě z konkrétní lodě a zahájily příslušné řízení. Zde má státům pomáhat i Evropská agentura pro bezpečnost námořní dopravy (*EMSA*) zmíněná výše.

Výše v textu byla krátce zmíněna směrnice 2009/20/ES¹⁷⁰ o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky, jako součást třetího „Erika balíčku opatření“. Členské státy mají povinnost zajistit, že lodě plující pod jejich vlajkou, jakož i lodě, které do jejich přístavů připlují, v případech nosnosti 300 a více registrovaných tun, budou pojištěny pro případnou odpovědnost majitelů až do výše limitů stanovených *LLMC* ve znění protokolu z roku 1996. Pro vynucování povinného pojištění u lodí registrovaných v daném státě má být zaveden systém sankcí. Při inspekci lodí v přístavech je členský stát povinen zkontrolovat potvrzení o pojištění. Pokud by nebylo potvrzení o pojištění k dispozici, směrnice opravňuje členský stát k tomu, aby loď vyhostil. Od vynesení takového příkazu k vyhoštění je dané lodi zakázán vstup do všech přístavů EU až do doby, než vlastník lodí předloží potvrzení o pojištění. Takováto směrnice je jistě vhodným prostředkem pro vynutitelnost plnění v případě odpovědnosti, je však trochu nedostatek, že se jedná jen o pojištění pro účely *LLMC* a nikoliv i pro *CLC*, která má samozřejmě limity výrazně vyšší. Pro tankery by tak měla být ve směrnici speciální úprava vyžadující přítomnost pojištění do výše limitů *CLC* (případně i pro lodě přepravující HNS, za předpokladu nabytí účinnosti *HNS Úmluvy*).

Jen krátce bych se zmínila o směrnici 2004/35/ES¹⁷¹ o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí (zkr. ELD). Jedná se významnou směrnicí

¹⁷⁰ Úřední věstník L 131, 28/05/2009, str. 0128 - 0131

¹⁷¹ Úřední věstník L 143, 30/04/2004, str. 0056 – 0075

ekologické politiky vytvářející rámec prevence a nápravy škod na životním prostředí v souladu se zásadou znečišťovatel platí, která je stanovena už ve Smlouvě o EU (Článek 191(2) Smlouvy o EU), a také v souladu se zásadou trvale udržitelného rozvoje. Výslovně však stanoví, že nevytváří žádná práva pro poškozené osoby domáhat se na jejím základě přímo náhrady (Článek 3 odst. 3 ELD). Pro oblast znečištění moře je však stejně z velké části neaplikovatelná, protože sama uvádí, že se nevztahuje na škody na životním prostředí, ani na jakoukoli bezprostřední hrozbu takových škod, které vznikly při události, za kterou spadá odpovědnost a náhrada škody do oblasti působnosti některé mezinárodní úmluvy uvedené v příloze IV, včetně jejich případných změn, platných v dotčeném členském státě (Článek 4 odst. 1 ELD). Příloha IV odkazuje na *CLC*, Úmluvu o Fondu, *BC* i *HNS Úmluvu*. Je zřejmé, že tato výjimka byla stanovena zejména z obavy nad nekompatibilitou směrnice a mezinárodních režimů, které obsahují ustanovení o své výlučnosti. Je zřejmé, že mezinárodní úmluvy neumožní náhradu veškeré škody na životním prostředí, ve smyslu ekologické újmy, jak ji vnímá ELD (která se týká výlučně škod na životním prostředí), přesto by možnost žádat náhradu ekologické újmy na základě ELD mohla být považována za porušení mezinárodních závazků.¹⁷² ELD dále omezuje svůj rozsah ve vztahu k újmě na mořských vodách v zásadě na oblast pobřežních a teritoriálních vod, jen v rozsahu NATURY 2000 se může dotýkat i EEZ a kontinentálního šelfu.¹⁷³

¹⁷² OOSTERVEEN, Willem, Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution -- From the Perspective of an EU Member State, *Environmental Law Review* 2004, Volume 6/Issue 4, 1 December 2004, Vathek Publishing, 2004, str. 231

¹⁷³ Zpráva Evropské Komise Radě, Evropskému Parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů (COM(2010) 581 final) ze dne 12.10.2010

6.9 *Prostředky ropných společností*

Dle mého názoru je zcela legitimní položit si otázku, zda by se na odstraňování škod způsobených ropou při jejím transportu neměly více podílet velké nadnárodní ropné společnosti, jimž plynou z přepravy ropy právě největší zisky.

Po havárii ropného tankeru TORREY CANYON došlo v roce 1969 k uzavření Dobrovolné dohody vlastníků tankerů týkající se odpovědnosti za znečištění ropou (angl. *Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*, zkr. *TOVALOP*) mezi 7 rejdářskými společnostmi, v níž se zavázaly k náhradám škod způsobených ropnými katastrofami. Mezi těmito společnostmi však figurovaly i ropné společnosti British Petroleum, Mobil Oil, Shell a Texaco, které ropu přepravovaly ve vlastních tankerech. Došlo tím k dobrovolnému převzetí povinnosti k platbám náhrad škod způsobených ropným znečištěním.¹⁷⁴ Jak však bylo konstatováno v případě ESSO BERNICA, závazek k náhradě škody tu byl pouze smluvní povahy, což snižovalo možnost soudní vynutitelnosti.¹⁷⁵

TOVALOP však hrála významnou roli v období do nabytí účinnosti Úmluvy *CLC*. V roce 1978 pak byla uzavřena doplňková dohoda *TOVALOPU* (angl. *TOVALOP Standing Agreement*), která se uplatňovala v případech neaplikovatelnosti *CLC*.

Pro efektivnější čištění oblastí zasažených ropou a poskytování dostatečných a včasných náhrad škod byla uzavřena v roce 1971 i Smlouva o přechodném dodatku k odpovědnosti vlastníků tankerů za ropné znečištění (angl. *Contract Regarding Interim Supplement to*

¹⁷⁴ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 245

¹⁷⁵ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 122

Tanker Owner Liability for Oil Pollution, zkr. *CRISTAL*) mezi ropnými společnostmi. Na základě této dohody měly ropné společnosti poskytovat náhradu nad úroveň limitu odpovědnosti rejdařů. *CRISTAL* měla velký význam v období do nabytí účinnosti Úmluvy o Fondu, protože se týkala 90% přepravy ropy.¹⁷⁶

Po nabytí účinnosti Protokolů z roku 1992 bylo rozhodnuto o zrušení dobrovolně uzavřených dohod *TOVALOP* a *CRISTAL*. Už při jejich uzavření byly totiž zamýšleny jako dočasné dohody před sjednáním mezinárodních úmluv. Tyto dohody byly zrušeny v roce 1997, což přináší obtíže v případech ropného znečištění ve státech, které nejsou stranou mezinárodních úmluv. Nárok na náhradu škody je pak uplatněn podle místních zákonů proti rejdařské společnosti, která nemusí mít žádný majetek, a nárok tak může zůstat neuspokojen.¹⁷⁷

Ropné společnosti se v současné době podílejí na financování mezinárodních fondů, ze kterých jsou čerpány prostředky pro náhradu vzniklých škod (*IOPC-Fond*, *IOPCS-Fond*).

Veliké ekologické katastrofy (*AMOCO CADIZ*, *EXXON VALDEZ*) však ukázaly, že mezinárodními úmluvami stanovený systém náhrad škod není úplně dostatečný k nápravě, ačkoliv se limity omezení odpovědnosti i limity prostředků vyplácených z mezinárodních fondů neustále zvyšují. Mnozí odborníci přiznávají, že současný mezinárodněprávní režim náhrad škod způsobených ropným znečištěním je zastaralý a výlučná odpovědnost rejdaře

¹⁷⁶ WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920, str. 114

¹⁷⁷ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 247

s nepřekročitelnými finančními limity odpovědnosti v zásadě poskytuje větší ochranu ropnému průmyslu než poškozeným.¹⁷⁸

V roce 2006 však byly uzavřeny nové dobrovolné dohody, kterými byly převzaty závazky k částečnému odškodnění *IOPC-Fondu 1992* a *IOPCS-Fondu* ze strany vlastníků tankerů, kteří jsou členy jednoho z *P&I clubů*, a jejich pojistitelů. Jedná se o Dohodu vlastníků malých tankerů o odškodnění (angl. *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*, zkr. *STOPIA*) a Dohodu vlastníků tankerů o odškodnění (angl. *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*, zkr. *TOPIA*). *IOPC-Fond* ani *IOPCS-Fond* nejsou stranami žádné z těchto dohod, nicméně mají právně vynutitelné právo na odškodnění dle těchto dohod ve smluvních státech protokolu Úmluvy o Fondu z roku 1992 či protokolu z roku 2003 o zřízení *IOPCS-Fondu*. V případě *STOPIA*, kdy se jedná o tankery do 29.548 registrovaných tun, byla odpovědnost jejich vlastníků dobrovolně zvýšena na 20 milionů SDR. Dohodou *TOPIA* byl převzat závazek k 50 % odškodnění *IOPCS-Fondu* za platby v případech incidentů týkajících se tankerů jednoho z *P&I clubů*.¹⁷⁹

Zde se však znovu jedná o prostředky rejdařů a jejich pojistitelů a ne ropných společností. Tyto dohody v zásadě odlehčují finanční břemeno ropným společností, které se podílejí na financování mezinárodních fondů. Od většího zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění tedy bylo znovu trochu ustoupeno, ačkoliv si osobně myslím, že další diskuse by nad tímto měla proběhnout a nové návrhy k jejich zapojení by měly být připraveny, protože je legitimní, aby to byli příjemci ropy, kteří ponесou výraznou část finanční odpovědnosti za znečištění ropou. Obdobně by to mělo být i v případě společností, které obchodují s HNS.

¹⁷⁸ FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 252

¹⁷⁹ <http://www.itopf.com/spill-compensation/stopia-and-topia/>

6.10 Shrnutí de lege lata a de lege ferenda právní odpovědnosti za znečištění moří

Systém občanskoprávní odpovědnosti za škody za znečištění moře ropou je postaven na principu objektivní odpovědnosti rejdaře a na mezinárodněprávním základě zásluhou úmluvy *CLC*, přičemž limity omezení odpovědnosti se neustále zvyšují. Daleko více však rostou škody, které jsou jednotlivými haváriemi způsobeny.¹⁸⁰ Vytváření mezinárodních fondů, na nichž se podílejí i ropné společnosti a z nichž jsou poté škody hrazeny, je jednou z cest, jak přinést dostatečné prostředky na náhradu rozsáhlých škod vzniklých ropným znečištěním, ovšem i tyto fondy mají pro vyplácení finančních náhrad své stropy.

Je třeba zodpovědně zvážit, zda je v zájmu dosažení ochrany moří před ropným znečištěním vhodné uplatňovat na výši náhrad za ropné znečištění stále finanční limity. Navíc odpovědnost za ztrátu na životním prostředí (tzv. ekologická újma) není v oblasti ropného znečištění moří v současné době uspokojivě vyřešena a bylo by jistě žádoucí ji na mezinárodní úrovni přesně upravit a vynucovat. Pro výše naznačené problémy je však určující otázka pojistitelnosti možné odpovědnosti, protože pro možné havarijní úniky je nutné vytvářet určitou finanční rezervu, kterou v současné době zajišťuje právě obligatorní pojištění odpovědnosti. Vhodným praktickým vylepšením je jistě odstranění prahu 2.000 tun přepravní kapacity ropy pro povinné pojištění odpovědnosti. Dalším praktickým vylepšením by bylo rozšíření definice „plavidla“ i na vznášející zásobníky ropy v moři.

¹⁸⁰ FORBES, Kim, Losing prestige?, New Law Journal 2003, Volume 153/Issue 7062, January 2003, Reed Elsevier (UK) Ltd 2003, str. 12

Americký přístup k odpovědnosti za ropné znečištění je přísnější, ovšem z celosvětového pohledu je poměrně nešťastné, že došlo k rozštěpení režimu odpovědnosti na mezinárodní a americký. Negativní je, že dochází k tříštění prostředků poskytovaných ropnými společnostmi, jako odběrateli ropy, do mezinárodního *IOPC Fondu* a amerického *Trust Fondu*. Americká úprava odpovědnosti, kde neexistuje absolutní limit a kde jsou širší možnosti ztráty práva na omezenou odpovědnost, může být inspirující pro vylepšení mezinárodněprávní úpravy. Domnívám se také, že kdyby se americká úprava a mezinárodněprávní režim více sblížily, existuje i určitá šance, že by USA k mezinárodním úmluvám přistoupily. Evropská Unie se vážně zamýšlela nad vytvořením doplňkového evropského *COPE Fondu*. Po vzniku mezinárodního doplňkového *IOPCS Fondu* je však vznik evropského fondu odsunut na neurčito a předpokládám, že k jeho realizaci již nedojde, pokud se neobjeví nějaký nový impuls k jeho prosazení.

Vnucuje se otázka, jestli by opravdu neměla být prosazena neomezená odpovědnost za ropné znečištění. V případě zavedení neomezené odpovědnosti za ropné znečištění mezinárodní úmluvou však existuje, i s ohledem na realitu v USA, důvodná obava z vytváření jednolodních společností. Toto je však možné vyřešit požadavky na mateřské holdingové společnosti a samotné by nemělo být důvodem k odmítání zavedení neomezené odpovědnosti. Otázkou však stále zůstává, zda je vůbec možné shromáždit na nápravu všech škod a ekologické újmy vůbec dostatečné množství prostředků. Osobně považuji za vhodnější místo úpravy neomezené odpovědnosti prosazení většího finančního zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění moří, protože je legitimní, aby to byli příjemci ropy, kteří ponesou výraznou část finanční odpovědnosti za znečištění ropou.

V praxi to však působí dojmem, že se od většího zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění ustupuje. Dohody *STOPIA* a *TOPIA*, kde se jedná o dobrovolné odškodňování z prostředků rejdařů a jejich pojistitelů, v zásadě odlehčují finanční břemeno ropným společnostem, které se podílejí na financování mezinárodních fondů.

Proti většímu zapojení odběratelů ropy je však argumentováno tím, že by mohlo mít negativní vliv na bezpečnostní opatření lodí před úniky ropy, kterou mají na starosti rejdaři, a přesunutí části břemena při vzniklé škodní události na odběratele ropy by tak mohlo být krokem zpět v zajišťování preventivních bezpečnostních opatření.¹⁸¹ Domnívám se, že toto však není vhodný argument, protože pro vynucení zajišťování preventivních bezpečnostních opatření by měla směřovat hlavně odpovědnost správněprávní, tj. pokuty a možnosti zadržení či vyhoštění lodě, nebo dokonce trestněprávní. Ačkoliv hrozba občanskoprávní odpovědnosti může být významným faktorem pro plnění preventivních opatření, není jediným prostředkem. Lze také argumentovat tím, že i ropný průmysl, když se významněji podílí na vzniklých škodách, může fakticky rozhodovat, že pro přepravu svého nákladu použije jen ty nejbezpečnější a nejspolehlivější lodě. Na druhou stranu *CLC* režim poskytuje imunitu i kapitánovi lodi a nájemci lodi, kdy je také argumentováno tím, že to může mít vliv na nedostatečnou prevenci havárií právě těmito osobami.¹⁸² Právě i pro osoby kapitána a nájemce lodi by se dalo uvažovat o zavedení solidární odpovědnosti s rejdařem, což by opět preventivní aspekt podpořilo.

¹⁸¹ OOSTERVEEN, Willem, Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution -- From the Perspective of an EU Member State, *Environmental Law Review* 2004, Volume 6/Issue 4, 1 December 2004, Vathek Publishing, 2004, str. 232

¹⁸² FAURE, Michael a HUI, wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, *Reciel* 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797, str. 250

Obecně lze shrnout, že režim *CLC*, *IOPC Fondu* a *IOPCS Fondu* je funkční, ačkoliv nemusí přinést úplnou náhradu všech škod. Proto přes často velice bouřlivé diskuse existuje poměrně silný hlas mezi jejich členskými státy vyzývající k opatrnosti při změnách něčeho, co funguje, s perspektivou, že nový vylepšený režim může přinést nové problémy a nedostatky.¹⁸³

Problematika odpovědnosti v případě úniku HNS je dle mého názoru skutečně bolavým místem právní odpovědnosti za znečištění. To, že *HNS Úmluva*, která je modelována na principech *CLC* a *IOPC Fondu*, nebyla dosud přijata, je skutečně velkým nedostatkem. Bohužel ani revize *HNS Úmluvy* Protokolem z roku 2010 nedokázala přimět větší počet států k její ratifikaci. Je třeba podstatně se zamyslet nad mnohem výraznější změnou principů *HNS Úmluvy*, případně jejím úplným odklonu od principů *CLC* a *IOPC Fondu*, protože mám za to, že riziko nehod a znečištění při přepravě HNS je velice reálné. Různorodost HNS by si mohla zasloužit rozdělení režimů pro určité nejtoxičtější HNS a ostatní HNS. Domnívám se také, že by i zde měly být výrazněji zapojeny do podílení se na nápravě a náhradách škod společnosti, které obchodují s HNS.

Pozitivně je na druhé straně třeba zhodnotit *BC*, a to jak její právní principy modelované opět podle *CLC*, tak i rychlost přijetí v rámci mezinárodního společenství. Protože vychází z *CLC*, bylo by možné k její žádoucí úpravě do budoucna uvést to, co je již výše uvedeno u *CLC*. I zde bych viděla jako vhodné zrušení prahu pro povinné pojištění odpovědnosti a úpravu regulace náhrady tzv. ekologické újmy.

Cestou k účinnějšímu zamezení úmyslného znečištění, a působit

¹⁸³ OOSTERVEEN, Willem, Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution -- From the Perspective of an EU Member State, *Environmental Law Review* 2004, Volume 6/Issue 4, 1 December 2004, Vathek Publishing, 2004, str. 233

tak preventivně, by mohlo mít i zavedení přísné trestní odpovědnosti, jak bylo prosazeno v rámci EU po potopení PRESTIGE. K aktualizaci směrnice došlo v roce 2009 a členské státy jsou povinny podrobit znečištění ve všech mořských oblastech, včetně volného moře, trestním sankcím. Sankce mají být vynutitelné vůči všem lodím připlouvajícím do evropských přístavů, bez ohledu na jejich vlajku. Je třeba sledovat, jak právě toto bude v členských státech uplatněno v praxi. Evropská Unie je v oblasti prevence znečištění poměrně progresivní, jak již bylo zmíněno v části pojednávající o prevenci, proto i v oblasti odpovědnosti přiznává, že trestněprávní odpovědnost má mít zejména odrazující funkci. Evropská Unie je dále aktivní ve vytváření poradních výborů a agentur (*COSS* a *EMSA*). V roce 2009 také přijala harmonizační směrnici pro pojištění rejdařů pro případ odpovědnosti do výše limitů *LLMC*. Ovšem i zde je určen práh pro povinné pojištění a zřejmý nedostatek je, že limity *LLMC* jsou výrazně pod úrovní *CLC*.

7 Reakce na mimořádné události

7.1 Úvodní poznámky k reakcím na mimořádné události

Efektivita a úspěšnost odstranění velikých ropných skvrn závisí především na kvalitě zásahu, kterou určují předem vytvořené plány pro takovou mimořádnou událost (angl. *contingency plans*) a skutečné řízení prací při likvidaci ropných skvrn.¹⁸⁴ Je třeba, aby se na havárie

¹⁸⁴ Dr. DICKS, Brian, PARKER, Hugh, Dr. MOLLER, Tosh, Dr. PURNELL, Karen, Dr. WHITE, Ian, Management and Work Force Requirements for Effective Shoreline Cleaning Operations, materiál z INTERSPILL 2000, A New Millennium - A New

nereagovalo pouze ad-hoc, ale aby byl na základě zkušeností z jednotlivých havárií vytvořen jednotný efektivní postup reakce. Státy musí být oprávněny k zásahům i na volném moři. Je samozřejmé, že obdobně by to mělo fungovat i pro jiné než ropné havárie a znečištění. Zde je velký prostor i pro potřebnou regionální spolupráci států.

Plány vyvábí předpoklady pro proškolení odborníků i zajištění technického a finančního zabezpečení, aby byla možná okamžitá reakce při vzniku ropné skvrny nebo jiného znečištění. Proto je nutné se zmínit i o právní úpravě oprávněných reakcí pro státy, včetně vytváření plánů reakce na mimořádné události, které doplňují systém prevence a systém odpovědnosti. Je zřejmé, že mezinárodní závazky zde musí být zejména promítnuty do národních právních řádů, aby právě na místní úrovni mohla přijít rychlá a flexibilní reakce v případech znečištění.

7.2 Reakce na havárie na volném moři

Mezinárodní úmluva týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi (angl. *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties*, zkr. *INTERVENTION*) z roku 1969, která nabyla účinnosti již v roce 1975, přiznává přístavním státům právo reakce na havárie na volném moři k zmírnění a odstranění rizika znečištění jejich pobřeží. Toto právo však zahrnuje jen takové kroky, které jsou nutné a přiměřené při šetření práv státu vlajky, vlastníků dotčených lodí a vlastníků nákladu, se kterými by měly být konzultovány. Konzultování by měli být i nezávislí experti IMO. Pokud by byly státem podniknuty kroky, které jdou nad rámec povoleného,

Approach to Spill Response, International Conference and Exhibition, 28-30 November 2000, Brighton, UK

vystavuje se stát odpovědnosti za škodu.

V roce 1973 byl na Londýnské konferenci přijat Protokol týkající se zásahu na volném moři v případech mořského znečištění jinými látkami než ropou (angl. *Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances other than Oil*), který nabyl účinnosti v roce 1983. Protokolem je rozšířen rozsah *INTERVENTION* i na látky v příloze protokolu, či látky s obdobnými charakteristikami, přičemž příloha již byla opakovaně novelizována.

K červenci 2013 je stranou úmluvy 87 států představujících více než 75% světové tonáže.¹⁸⁵

7.3 Mezinárodní spolupráce při reakci na havárie

Mezinárodní úmluva o připravenosti, reakci a spolupráci při ropném znečištění (angl. *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*, zkr. *OPRC*) z roku 1990 zavazuje smluvní státy k vzájemné spolupráci zejména při odstraňování následků ropných havárií. Má vést zejména k podpoře okamžité reakce a zavazuje tak státy k zajištění dostatečných opatření odstraňování znečištění jak na národní úrovni, tak ve spolupráci s ostatními státy. Účinnosti nabyla tato úmluva v květnu roku 1995. K červenci 2013 měla úmluva již 106 smluvních stran.¹⁸⁶

OPRC obsahuje zejména koncepční a informační nástroje, mezi které patří i povinnost lodí mít na palubě zpracovaný havarijní plán pro případ úniku ropy odpovídající požadavkům IMO a povinnost odpovědných osob hlásit pobřežnímu státu každou událost, při které

¹⁸⁵ IMO (International Maritime Organisation)

¹⁸⁶ IMO (International Maritime Organisation)

došlo k úniku ropy do moře.¹⁸⁷ Informace se pak má předávat dále všem státům, jichž by se mohl únik ropy dotknout.

Nejen na palubách lodí je však nutná existence havarijního plánu, své havarijní plány mají mít vypracovány i pobřežní orgány jednotlivých států. Smluvní státy úmluvy se musí vybavit dostatečným technickým zázemím pro boj s ropnými skvrnami i pořádat cvičení reakce pro případ vzniku ropné skvrny.¹⁸⁸ Lodě jsou povinny havarijní znečištění hlásit pobřežním úřadům a úmluva dále rozvádí, jaké další kroky se musí podniknout. Smluvní státy jsou povinny poskytnout pomoc ostatním při havarijních stavech znečištění, přičemž jejich náklady by měly být nahrazeny dle přílohy *OPRC*. Princip, že znečišťovatel platí, samozřejmě není dotčen, jak je uvedeno i v samotné úmluvě.

V roce 2000 byl přijat Protokol k *OPRC* týkající se HNS (zkr. *OPRC-HNS Protocol*), který nabyl účinnosti v roce 2007 a zavazuje ke spolupráci v případech havarijních úniků HNS. Je strukturován a vytvořen dle samotné úmluvy, dosud jej však ratifikovala jen menší část smluvních stran *OPRC*.

Přínosem *OPRC* je, že se sjednocují postupy a rozšiřuje se know-how ohledně vhodných technických postupů při reakci na havarijní znečištění. IMO se stará o přípravu a školení pro vytváření plánů a pro faktický zásah v případě vzniklého znečištění.¹⁸⁹ Přesvědčivá data, která by zachytila, nakolik se reakce na vznik ropných skvrn a jiných havárií zefektivnila, však chybí. Důvodem je i fakt, že každý únik znečišťujících látek i reakce na něj je specifická, je podstatné, zda se únik již podařilo zastavit či ne.

¹⁸⁷ DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, *Právo životního prostředí*, 3. vydání, C.H. Beck, Praha, 2010, ISBN 978-80-7400-338-7, str. 137

¹⁸⁸ Dr. MOLLER, Tosh, MOLLOY, Fiona a THOMAS, Helen, *Oil Spill Risks and the State of Preparedness in the Regional Seas*, materiál z International Oil Spill Conference 2003, 6-11 April 2003, Vancouver, Kanada

¹⁸⁹ IMO (International Maritime Organisation)

7.4 Regionální spolupráce

Regionální úmluvy na ochranu moří mívají obecná ustanovení o reakcích na havárie, ale v mnoha případech byly přijaty i zvláštní protokoly a úmluvy o spolupráci v případech havarijního znečištění. První z takových úmluv byla Dohoda o spolupráci při zdolávání znečištění Severního moře ropnými a jinými škodlivými látkami (angl. *Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North Sea by oil and other harmful substances*, tzv. Bonnská dohoda) z roku 1969, která byla nahrazena v roce 1983, kdy se jejím signatářem stala i Evropská společenství.

Bonnská dohoda poskytuje rámec pro aktivní spolupráci a vzájemnou pomoc pobřežních států Severního moře, jejímiž pilíři jsou: dohled pro zjištění znečištění, rychlá reakce a výměna informací, v nichž ve všech státy vzájemně spolupracují. Severní moře je rozděleno na zóny (Čl. 6) a jsou stanoveny příspěvky smluvních stran.

7.5 Spolupráce při haváriích v Evropské unii

Rozhodnutí 2850/2000/ES¹⁹⁰ o stanovení rámce Společenství pro spolupráci v oblasti havarijního nebo záměrného znečišťování moře mělo napomoci účinnějšímu rozvoji spolupráce v oblasti havarijního znečišťování moří. Rámec spolupráce je do značné míry založen na zkušenostech již dosažených na tomto poli od roku 1978, jak je již popsáno výše. Účelem je zlepšení postupů a metod zásahu a obnovy po mimořádné události a zvýšení stupně připravenosti na havárie, ovšem při respektování zásady znečišťovatel platí. Původní rozpočet pro

¹⁹⁰ Úřední věstník L 332, 28/12/2000, str. 0001 - 0006

implementaci rozhodnutí ve výši 7 milionů EUR pro léta 2000 – 2006 byl Rozhodnutím 787/2004/ES¹⁹¹ navýšen na 12,6 milionu. V roce 2006 Evropská komise revidovala systém prevence i připravenosti reakce v případech havarijního znečištění a v oblasti připravenosti a reakce zdůraznila roli zapojení Evropské agentury pro bezpečnost námořní dopravy (EMSA) zmíněné výše a nutnost dalšího rozvoje a podpory tzv. „dobré praxe“.

Rozhodnutím Rady 2001/792/ES, Euratom¹⁹² o vytvoření mechanismu Společenství na podporu zesílené spolupráce při asistenčních zásazích v oblasti civilní ochrany je existující mechanismus pro spolupráci v oblasti znečištění vod v důsledku námořních havárií vytvořený Rozhodnutím 2850/2000/ES rozšířen i na jiné závažné havarijní události překračující hranice jednotlivých členských států. Toto rozhodnutí pak bylo nahrazeno Rozhodnutím Rady 2007/779/ES, Euratom¹⁹³, které mechanismus civilní ochrany Společenství podstatně změnilo. Obecným cílem mechanismu je poskytovat na základě žádosti podporu při výskytu mimořádných událostí a napomáhat lepší koordinaci asistenčního zásahu prováděného členskými státy a Společenstvím. Evropskou komisí bylo za tím zřízeno monitorovací a informační středisko. Prevence a přípravná opatření jsou zdůrazněna jako nezbytná i v tomto rozhodnutí. Zahrnut je v tomto mechanismu i případ havarijního znečištění moře.

7.6 Shrnutí právních prostředků k reakcím na mimořádné události

¹⁹¹ Úřední věstník L 138, 30/04/2004, str. 0012 - 0016

¹⁹² Úřední věstník L 297, 15/11/2001, str. 0007 - 0011

¹⁹³ Úřední věstník L 314, 01/12/2007, str. 0009 - 0019

Současné mezinárodní úmluvy poskytují dobrý rámec pro oprávnění států k reakci na znečištění na volném moři i předpoklad pro hlubší spolupráci států v případech znečištění. Evropské sekundární právo tento rámec pro spolupráci ještě více prohlubuje a poskytuje i koordinační platformu pro zásahy států v případech havarijního znečištění. Regionální úmluvy jako právě Bonnská dohoda se také snaží efektivněji podpořit spolupráci států při reakcích na znečištění moře.

Velice důležitá je však konkrétní aplikace uvedeného rámce v praxi. Podstatné například je, jestli vzájemná informovanost funguje. Důležité je ale zejména kvalitní promítnutí daných pravidel do národních právních řádů je předpokladem pro jejich aplikaci, je ale problémem získat jakákoliv přesvědčivá data, která by zachytila, nakolik se reakce při mimořádných událostech po přijetí mezinárodních úmluv a evropské legislativy skutečně zefektivnila. Nejpodstatnější totiž skutečně je, aby na místní úrovni přišla včas rychlá a účinná reakce v případech znečištění. Plány tu jsou jen pomůckou, která by měla takové reakci napomoci, ale jejich naplnění je mimo jiné otázkou dostatečného množství finančních i personálních prostředků. Skutečná efektivita výše popsaných prostředků tak bohužel nelze v praxi příliš ověřit a tedy ani kriticky zhodnotit možná zlepšení a zefektivnění právní úpravy, protože rychlost a účinnost reakce je podmíněna řadou dalších okolností nezávislých na existujícím právním rámci.

8 Vztah České republiky k problematice znečištění moří

Ačkoliv je Česká republika vnitrozemský stát, problematika znečištění moře se jí týká a dotýkat by se měla. Jak už bylo uvedeno na více místech, znečištění moří je globální problém, zhoršený ekosystém

moře ovlivňuje ostatní ekosystémy celé planety. Je také zřejmé, že znečištění vod, zejména vodních toků, na území České republiky ovlivňuje znečištění moří. Kromě vnitrostátních právních prostředků a ostatních technických a ekonomických prostředků by Česká republika neměla stát stranou mezinárodních snah a závazků o zlepšení ekosystému moře.

Česká republika je signatářem *MARPOLU*, Československo přistoupilo k úmluvě v roce 1984 a Česká republika jako nástupnický stát je jí vázáno od 1. ledna 1993.¹⁹⁴ Nepřistoupila však k Příloze VI. *MARPOLU* týkající se prevence znečištění ovzduší z lodí a je tak jedním ze šesti států EU, které tak dosud neučinily. Česká republika však nepřistoupila k Londýnské úmluvě, *LLMC*, *CLC* ani Úmluvě o Fondu.¹⁹⁵ Pod vlivem EU však Česká republika přistoupila k *BC*. Není však příliš systémové, že k této dílčí úmluvě týkající se odpovědnosti při znečištění ze zásobníků paliva jsme přistoupili, když nejsme signatářem *LLMC*, na jejíž limity Čl. 6 *BC* odkazuje, ani *CLC*.

Lze argumentovat, že naše přistoupení k úmluvám o odpovědnosti není nutné, protože Česká republika nemá moře, v němž by mohlo dojít ke škodní události. Pro aplikaci *CLC* je důležité místo způsobené škody, které se musí nacházet na území smluvního státu úmluvy. Škoda by ale v určitých případech mohla být způsobena i na životním prostředí České republiky (stranou nyní ponechávám, zda by skutečně šlo o škodu či spíše o ekologickou újmu), kdy by náhrada v mezinárodním režimu nebyla poskytnuta. Je otázkou, zda by se mohla skutečně uplatnit vnitrostátní obecná úprava odpovědnosti, ať už obecné odpovědnosti dle občanskoprávních předpisů či dle zákona č. 167/2008 Sb., o předcházení ekologické újmy a o její nápravě a o změně

¹⁹⁴ Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 71/1995 Sb.

¹⁹⁵ IMO (International Maritime Organisation)

některých zákonů, který je implementačním předpisem ELD¹⁹⁶. Přistoupení k *CLC* by tedy nemělo být a priori odmítáno. Žádoucí pro ochranu moří by jistě bylo i zajištění toho, aby případné lodě plující pod českou vlajkou podléhaly povinnému pojištění vyplývajícimu z *CLC*.

Obdobně *IOPC Fond* je povinen vyplatit náhradu, pokud poškození neobdrží žádnou nebo přiměřenou náhradu škody dle *CLC* v případě, že škoda způsobená ropou vznikla na území členských států Úmluvy o Fondu, případně v jejich teritoriálních vodách. Je tak zřejmé, že ani *IOPC Fond* nebude poskytovat náhradu škody vzniklou mimo smluvní státy a opatření podniknutá nesmluvními státy. Naopak tím, že Česká republika nepřistoupila k Úmluvě o Fondu, čeští příjemci ropy nejsou povinni přispívat do *IOPC Fondu*, což by mohlo potenciálně zvýšit objem prostředků, které by byly pro případ velkých katastrof k dispozici.

Česká republika jako členský stát EU je povinna implementovat směrnice EU. Harmonizace s WRRL¹⁹⁷ se promítla především do novel zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon). Vodní zdroje podle rámcové směrnice jsou obhospodařovány podle základních správních jednotek nazvaných oblasti povodí. Poprvé je určujícím faktorem kvality vod tzv. vodní ekologie, resp. vodní biologie, což bylo změnou oproti předchozí koncepci, kdy byly pro kvalitu vody rozhodující její fyzikální a chemické vlastnosti. Vytvoření a uplatňování programů opatření k dosažení cílů ochrany vod (v souladu s cíli stanovenými vyhláškou Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí¹⁹⁸) nesmí vést ke zhoršení znečištění pobřežních vod a moří nebo ke zvýšení znečištění povrchových vod. Tento požadavek

¹⁹⁶ Směrnice 2004/35/ES o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí (zkr. ELD)

¹⁹⁷ Směrnice 2000/60/ES k vytvoření rámce pro opatření Společenství v oblasti vodní politiky (rámcová vodní směrnice, zkr. WRRL)

¹⁹⁸ Vyhláška 24/2011 Sb., o plánech povodí a plánech pro zvládání povodňových rizik

se neuplatní, pokud by jeho důsledkem bylo zvýšené znečištění životního prostředí jako celku (§26 odst. 6 vodního zákona).

Určitou omezenou implementaci vyžadovala po České republice i MSFD¹⁹⁹, kdy vnitrozemské státy jako Rakousko, Česká Republika, Maďarsko, Lucembursko a Slovensko byly v rozsahu povodí náležejícího k určitému mořskému či sub-mořskému regionu povinny určit příslušný úřad pro spolupráci a koordinaci dle Článku 6 MSFD (Článek 7 MSFD). Jiné povinnosti MSFD se vnitrozemských států netýkaly.

I vnitrozemské státy, jako Česká republika, by se měly účastnit strategií Evropských společenství, které mají za úkol ochranu vod, včetně té mořské. Jedna z takových strategií, které se Česká republika účastní, je EU strategie pro region Dunaje²⁰⁰. Prioritami jsou propojení regionu infrastrukturou, ochrana životního prostředí, budování prosperity a posílení regionu z hlediska institucionálního a bezpečnostního, přičemž za tím účelem byly vyčleněny v rozpočtu EU prostředky.

Pro demonstraci vztahu České republiky k problematice ochrany moří před znečištěním je nutno uvést hlavně zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě. Zákon přejímá do vnitrostátní legislativy mezinárodní závazky a odkazuje na mezinárodní úmluvy (*MARPOL*) i evropskou legislativu²⁰¹. Zákon se tak věnuje kromě úpravy námořního rejstříku a

¹⁹⁹ Směrnice 2008/56/ES, tzv. rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí (angl. *Marine Strategy Framework Directive*, zkr. MSFD)

²⁰⁰ Sdělení Evropské Komise z 8. prosince 2010 [COM/2010/715, nepublikováno v Úředním věstníku]

²⁰¹ Směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel.

Směrnice 2005/35/ES o znečištění z lodí a o zavedení sankcí za protiprávní jednání. Směrnice 2005/33/ES, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech.

Směrnice 2009/15/ES, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/17/ES, kterou se mění směrnice

pravidel práce na moři i problematice prevence znečištění moře. Mezi základní povinnosti velitele námořního plavidla patří dle zákona „*povinnost zabránit znečištění mořského prostředí, a zajistit, aby z lodě nebyly vypouštěny znečišťující látky uvedené v prováděcím právním předpise v množství, které překročí limit stanovený prováděcím právním předpisem, nebo v rozporu s podmínkami pro jejich vypouštění, stanovenými prováděcím právním předpisem*“ (§33 odst. h) zákona o námořní plavbě). Je paradoxem, že prováděcí právní předpis, který by limity a podmínky stanovil, dosud nebyl vydán, což potvrdil i Námořní úřad ČR. Zřejmě by se jednalo o limity a podmínky dle *MARPOLU*, který je v České republice závazný a kterým je třeba se řídit.

Z výše uvedeného je zřejmé, že problematika ochrany moří je na okraji zájmu ekologické politiky České republiky. Pozitivní je přijetí alespoň části mezinárodních závazků *MARPOLU*, kdy Příloha VI by jistě měla být také přijata. Velký nedostatek vidím v tom, že se Česká republika neúčastní ostatních, zejména úmluv týkajících se odpovědnosti ale i Londýnské úmluvy. Určitě považuji za rozhodující vliv Evropské Unie, která Českou republiku doslova tlačí k tomu, aby problematiku znečištění moří neignorovala, ale vytvářela právní rámec i přijímala konkrétní opatření, která na zlepšení ekosystému moří mohou mít vliv, a myslím, že tento tlak bude existovat i v budoucnosti.

2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel.

Směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice 1999/35/ES a směrnice 2002/59/ES.

Směrnice 2009/20/ES o pojištění majitelů lodí pro námořní nároky.

Směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky.

9 Závěr

Preventivní opatření a právní odpovědnost za škody způsobené znečištěním zůstávají hlavními pilíři právní úpravy ochrany moří před znečištěním. Tyto základní instituty jsou doplněny dalšími prostředky, zejména havarijním plánováním, mezinárodními fondy pro náhradu škod a kontrolními mechanismy na dodržování preventivních opatření.

Od vzniku prvních právních prostředků určených k ochraně moří před znečištěním ropou v 50. letech minulého století prošla tato oblast mořského práva značným rozvojem. *OILPOL* jako historicky první úmluva se snažila působit preventivně zejména ve vztahu k úmyslnému provoznímu znečišťování ropou. V 70. letech však byla nahrazena rozsáhlejší úmluvou, zabývající se prevencí veškerého znečištění moří z lodí, *MARPOLE*. I přes své nedostatky je *MARPOL* stále nejvýznamnější úmluvou v oblasti prevence jak úmyslného znečišťování moří ropou, tak i prevence ropných katastrof a tedy i neúmyslných úniků ropy do moře, a je obecně uznávána a přijímána většinou států světa.

Na konci 60. let, po katastrofálních následcích havárie tankeru *TORREY CANYON*, byla přijata i Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou ropným znečištěním (zkr. *CLC*). Tato úmluva se stala základem pro náhradu škod způsobených ropnými katastrofami, zavedla objektivní princip odpovědnosti s limitací náhrady škod. Na počátku 70. let byl jako doplněk k odpovědnosti založené úmluvou *CLC* zřízen Mezinárodní fond na kompenzaci škod způsobených ropným znečištěním (zkr. *IOPC Fond*), jako zdroj prostředků pro nápravu škod pro případy, kdy se odpovědnost dle *CLC* neuplatní či náhrady z odpovědnosti v důsledku limitů budou nedostatečné.

Úmluva OSN o mořském právu (zkr. *UNCLOS*) tvoří obecný základ mořského práva, a ačkoliv byla přijata až v 80. letech, ovlivnila i výše zmíněné úmluvy, které jí časově předcházely. *UNCLOS* měl svůj nezanedbatelný vliv na aplikaci a prosazování výše uvedených úmluv i na přípravu jejich dodatkových protokolů.

Mezinárodní úmluvy jsou jedinými právními prostředky, které umožňují globální přístup ke globálnímu problému znečištění moří, a jejich přínos v průběhu posledních 50 let k regulaci znečištění moří je nesporný. Mezinárodní námořní organizace (*IMO*) ale nezůstává nečinná, jsou stále připravovány nové úmluvy i nové protokoly k již účinným úmluvám, čímž se snaží úpravu zpřísnit i zpřesnit. Je kladen zřejmý důraz na preventivní právní prostředky jako technická a administrativní opatření k omezení úniků škodlivých látek z lodí, přístavní kontroly stavu lodí, plošný zákaz vnášení odpadu do moře a strategie udržitelného rozvoje. Systematika mezinárodních úmluv ustupuje od složkové prevence znečištění a přistupuje se k preventivním opatřením k zamezování znečišťování z určitých konkrétních zdrojů, součástí úmluv se tak stávají i opatření k prevenci znečištění ovzduší a změny klimatu, jak je zřejmé z *MARPOLU*, ale i u *UNEPU* a Londýnského protokolu. Začíná být preferován přístup hledající obecně nejvyšší čistý přínos životnímu prostředí před pouhou sektorovou ochranou jeho složek. Tato tendence dokládá současný „ekosystémový přístup“, který je jistě krokem vpřed. Možné riziko, které je ale třeba mít na paměti při modernizacích mezinárodních úmluv, je odklon od původních cílů úmluv a roztržnění jejich celkové koncepce.

Trendem posledních dvou desetiletí jsou však úmluvy regionální. Za průkopnické lze jmenovat *OSPAR* a Helsinskou úmluvu, jejichž vznik předchází Programu regionálních moří *UNEPU* a které zůstaly na *UNEPU* v zásadě nezávislé. Díky Programu regionálních moří *UNEPU* počet regionálních úmluv téměř „raketově“ vzrostl. Pozitivní je v tomto

ohledu možnost soustředit se na konkrétní problémy regionálních moří vycházející z jejich specifické situace, negativně však může působit tříštění ekonomických i personálních zdrojů, prostředků a snah, ale i určitá partikularizovanost v řešení globálního problému, kterým znečištění moří zcela jistě je. Je však zřejmé, že čím širší mezinárodní fóra, tím větší rozdílnost zájmů jednotlivých států a tedy paralyzování dalších snah. Je zřejmé, že hnacím motorem mezinárodních závazků prevence znečištění jsou vyspělé státy, při jejichž spolupráci dochází vytváření nových přístupů a strategií. Koncepty regionální spolupráce, příkladem je implementace „ekosystémového přístupu“, mohou být a jsou přenášeny i do širších mezinárodních ujednání.

Evropská Unie přichází kromě implementace mezinárodních závazků zejména v posledním desetiletí i s vlastními strategiemi pro řešení problémů evropských mořských ekosystémů, mimo jiné zřizuje celoevropské agentury a informační systémy. Evropská Unie je v oblasti zamezování znečištění poměrně progresivní, a to jednak v oblasti prevence tak i v oblasti odpovědnosti, je aktivní i ve vytváření poradních výborů a agentur (*COSS* a *EMSA*) a prosazování vzájemné spolupráce států i pro efektivní reakci na mimořádné události. U všech směrnic a nařízení je ale zřejmé, že vychází z mezinárodně akceptovaných principů a závazků a mají za úkol především zajistit jejich efektivní uvádění v život v celém evropském prostoru. Právní předpisy Evropské Unie, již přijaté nebo připravované, jsou velice významné i proto, že evropské pobřeží je jednou z oblastí nejvíce ohrožených znečištěním, a v mnoha ohledech mohou být inspirací i pro ostatní oblasti. Strategiemi a plány, které jsou jedním z příkladů tzv. *soft law*, se snaží Evropská Unie působit na vytvoření koordinovaného postupu členských států v rámci evropské i širší mezinárodní spolupráce. Je však zřejmé, že se Evropská Unie pochopitelně soustředí na problémy evropských vod.

Určitým negativním bodem v mezinárodních snahách je přístup USA. V případě USA jsou často volena řešení bez převzetí mezinárodních závazků přijetím vlastní vnitrostátní úpravy. USA udělují vysoké pokuty za nedodržování preventivních předpisů proti znečištění a u lodí cizích vlajek konají časté kontroly. Snaží se prezentovat svůj velice přísný postup, přesto v uplynulých desetiletích došlo k závažným haváriím s vážnými environmentálními následky právě v amerických vodách. Fakt, že USA k určité úmluvě nepřistoupí, je nepříznivým signálem, který pak může vést k odmítání úmluvy ze strany řady dalších států. Právě vliv USA na mezinárodním poli by mohl přispět k mezinárodnímu dodržování celé řady preventivních opatření od ostatních států, ale z důvodu jejich preferovaného samostatného postupu, je toto dosud nerealizovatelné přání.

Kritickým bodem při ochraně před znečištěním je zejména kontrola plnění bezpečnostních opatření. Jednotná bezpečnostní opatření prosazená mezinárodně zejména *MARPOLEM*, jako například zavedení dvojího pláště a dvojího dna ropných tankerů, mají veliký význam. Certifikace tankerů jistě významně přispěla k dodržování bezpečnostních postupů při stavbě lodí a tedy omezení rizik znečištění. Mezinárodně byl navíc přijat princip přístavní kontroly, která má doplňovat dohled vlajkového státu nad bezpečností tankerů, a jeho úspěšné uplatňování v praxi se nyní pomalu šíří i mimo evropský region. Rozšiřuje se i počet zařízení pro příjem zbytků ropy z tankerů (angl. *reception facilities*) v přístavech po celém světě. Realitou bohužel zůstává, že řada vlajkových států selhává ve vynucování dodržování mezinárodně uznávaných preventivních opatření *MARPOLU*. Důkladnější kontroly přístavních států i zavádění propracovanějších informativních systémů jsou velice dobrým posunem přispívajícím k dodržování preventivních opatření, ačkoliv existují i příklady z Dánského auditu, kdy ani opakované zadržení lodí nevedlo ke

zlepšení opatření určitých rejdařských společností. Vhodnou reakcí by bylo zavedení do mezinárodního režimu modifikaci opatření evropské směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci (napočtvrté možno navždy zakázat vplutí do evropských vod), kdy při opakování porušení by docházelo k plošným zákazům přijímání ve všech signatářských přístavech. Zákazy by však měly zůstat až poslední možností, jak dodržování mezinárodních opatření vynucovat. Primárně by se mělo jít cestou pokutování a zadržování lodí porušujících pravidla, v tomto směru by měly být pokuty zvýšeny a po zadržení lodí by mělo být mezinárodními informačními systémy bráněno, aby nedošlo k podřízení jinému vlajkovému státu (angl. *reflagging*). Současnou realitou je, že musí do určité míry docházet k suplování státu vlajky kontrolami v přístavních státech. Do budoucna by bylo jistě žádoucí, aby toto nebylo nutné a státy vlajky převzaly plnou odpovědnost za vynucování a kontrolu dodržování mezinárodních pravidel, k čemuž by měl vést i tlak mezinárodního společenství. Za významný *soft law* prostředek, který má svůj význam a výsledky, považuji dobrovolné audity států, které jsou také novinkou posledního desetiletí a měly by přispět zlepšení přístupů u jednotlivých států.

Cestou k účinnějšímu zamezení úmyslného znečištění a působit tak preventivně by mohlo mít i zavedení přísné trestní odpovědnosti, jak bylo prosazeno v rámci EU po potopení PRESTIGE. K aktualizaci směrnice došlo v roce 2009 a členské státy jsou povinny podrobit znečištění ve všech mořských oblastech, včetně volného moře, trestním sankcím. Sankce mají být vynutitelné vůči všem lodím připlouvajícím do evropských přístavů bez ohledu na jejich vlajku. Je třeba sledovat, jak právě toto bude v členských státech uplatněno v praxi. Právě i přihlášení se k přísné vynutitelnosti preventivních pravidel může být dalším impulzem, který může přispět k většímu dodržování takových pravidel jednotlivými společnostmi zabývajícími se ekonomickou

činností v mořských vodách. Velice podstatné je otevřené provázení neplnění preventivních opatření s následnou odpovědností – ať už správněprávní či trestněprávní, nebo občanskoprávní.

Stálým problémem dále zůstává pevninské znečištění moře. Je zřejmé z iniciativ posledních desetiletí, že tento problém si zejména státy v evropském regionu a ostatní vyspělé státy uvědomují, a nové programy z oblasti tzv. *soft law* a modernizované přílohy a protokoly se snaží věnovat pozornost právě pevninskému znečištění (např. *UNEP*, *SAP*, *OSPAR*, Barcelonská úmluva). Do budoucna by však bylo jistě prospěšné, pokud by byla uzavřena celosvětová mezinárodní úmluva, která by se soustředila na prevenci pevninského znečištění stanovením principů, které se dosud prosazují jen regionálně.

Další prostor ke sjednání mezinárodní úmluvy se zdá být v oblasti prevence znečištění v souvislosti s využíváním mořského dna. Funkce ISA je příliš úzká, než aby mohla efektivně působit. Ačkoliv s ohledem na nedávné havárie ropných plošin (např. *DEEPWATER HORIZON*) se to může zdát jako aktuální problém, z dat je jasné, že těžba z mořského dna nemá natolik podstatný podíl na znečišťování moří, aby mezinárodní společenství bylo nuceno v tomto směru rychle jednat. Pro komplexní ochranu moří je však efektivní prevence znečištění při těžbě z moře nutná.

Propracovaný systém odpovědnosti za škody způsobené znečištěním je mezinárodně upraven v případech znečištění moře ropou. Zásluhou *CLC* je postaven na principu objektivní odpovědnosti, přičemž limity omezení odpovědnosti se neustále zvyšují. Daleko více však rostou škody, které jsou jednotlivými haváriemi způsobeny. Vytváření mezinárodních fondů, na nichž se podílejí i ropné společnosti a z nichž jsou poté škody hrazeny, je jednou z cest, jak přinést dostatečné prostředky na náhradu rozsáhlých škod vzniklých ropným znečištěním, ovšem i tyto fondy mají pro vyplácení finančních náhrad

své stropy. Americký přístup k odpovědnosti za ropné znečištění, ačkoliv je přísnější, je z celosvětového pohledu nešťastný v tom, že dochází k tříštění prostředků poskytovaných ropnými společnostmi, jako odběrateli ropy, do mezinárodního *IOPC Fondu* a amerického *Trust Fondu*. Evropská Unie se vážně zamýšlela nad vytvořením doplňkového evropského *COPE Fondu*. Po vzniku mezinárodního doplňkového *IOPCS Fondu* je však vznik evropského fondu odsunut na neurčito a předpokládám, že k jeho realizaci již nedojde.

Je potřebné zodpovědně zvažovat, zda je v zájmu dosažení ochrany moří před ropným znečištěním vhodné uplatňovat na výši náhrad za ropné znečištění stále finanční limity či zavést neomezenou odpovědnost. V případě zavedení neomezené odpovědnosti za ropné znečištění mezinárodní úmluvou však existuje, i s ohledem na realitu v USA, kde neexistuje absolutní limit a jsou širší možnosti ztráty práva na omezenou odpovědnost, důvodná obava z vytváření jednolodních společností. Toto je však možné vyřešit požadavky na mateřské holdingové společnosti a samotné by nemělo být důvodem k odmítání zavedení neomezené odpovědnosti. Otázkou však stále zůstává, zda je vůbec možné shromáždit na nápravu všech škod a ekologické újmy vůbec dostatečné množství prostředků. Nedostatkem určitě je, že není dostatečně mezinárodně právně upraveno, co je právě ekologickou újmou myšleno. Pro výše naznačené problémy je však určující otázka pojistitelnosti možné odpovědnosti, protože pro možné havarijní úniky je nutné vytvářet určitou finanční rezervu, kterou v současné době zajišťuje právě obligatorní pojištění odpovědnosti. Osobně považuji za vhodnější místo úpravy neomezené odpovědnosti prosazení většího finančního zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění moří, protože je legitimní, aby to byli příjemci ropy, kteří ponesou výraznou část finanční odpovědnosti za znečištění ropou.

V praxi to však působí dojmem, že se od většího zapojení ropných společností do řešení ropného znečištění ustupuje. Dohody *STOPIA* a *TOPIA*, kde se jedná o dobrovolné odškodňování z prostředků rejdařů a jejich pojistitelů, v zásadě odlehčují finanční břemeno ropným společnostem, které se podílejí se na financování mezinárodních fondů.

Proti většímu zapojení odběratelů ropy je však argumentováno tím, že by mohlo mít negativní vliv na bezpečnostní opatření lodí před úniky ropy, kterou mají na starosti rejdaři, a přesunutí části břemena při vzniklé škodní události na odběratele ropy by tak mohlo být krokem zpět v zajišťování preventivních bezpečnostních opatření. Domnívám se, že toto však není vhodný argument, protože pro vynucení zajišťování preventivních bezpečnostních opatření by měla směřovat hlavně odpovědnost správněprávní, tj. pokuty a možnosti zadržení či vyhoštění lodě, nebo dokonce trestněprávní. Ačkoliv hrozba občanskoprávní odpovědnosti může být významným faktorem pro plnění preventivních opatření, není jediným prostředkem. Lze také argumentovat tím, že i ropný průmysl, když se významněji podílí na vzniklých škodách, může fakticky rozhodovat, že pro přepravu svého nákladu použije jen ty nejbezpečnější a nejspolehlivější lodě. Na druhou stranu *CLC* režim poskytuje imunitu i kapitánovi lodi a nájemci lodi, kdy je také argumentováno tím, že to může mít vliv na nedostatečnou prevenci havárií právě těmito osobami. Právě i pro osoby kapitána a nájemce lodi by se dalo uvažovat o zavedení solidární odpovědnosti s rejdařem, což by opět preventivní aspekt podpořilo.

Obecně lze shrnout, že režim *CLC*, *IOPC Fondu* a *IOPCS Fondu* je funkční, ačkoliv nemusí přinést úplnou náhradu všech škod. Proto přes často velice bouřlivé diskuse by měla být dle mého názoru skutečně spíše podpořena myšlenka směřující k opatrnosti při změnách něčeho, co funguje, s perspektivou, že nový vylepšený režim může

přinést nové a větší problémy a nedostatky. Je pravdou, že režim *CLC*, *IOPC Fondu* a *IOPCS Fondu* je výhodným pro rozvojové země, kdy ačkoliv tyto státy nejsou žádnými velkými příjemci ropy, v praxi mohou čerpat z nashromážděných prostředků. To znamená, že tento režim je pro ně v zásadě bez významných nákladů. Pozitivní je, že *BC*, která je modelována na principech *CLC*, byla mezinárodním společenstvím poměrně rychle přijata a vstoupila v účinnost. Nemělo by však být bráněno dílčím úpravám a vylepšením *CLC* i *BC*, kdy žádoucí by bylo zrušit prahy pro povinné pojištění odpovědnosti a upravit i náhradu tzv. ekologické újmy.

Problematika odpovědnosti však není uspokojivě řešena v případě úniku HNS. To, že *HNS Úmluva*, která je modelována na principech *CLC* a *IOPC Fondu*, nebyla dosud přijata, je bolavým místem právní odpovědnosti. Ani revize *HNS Úmluvy* Protokolem z roku 2010 nedokázala přimět větší počet států k její ratifikaci. Je třeba podstatně se zamyslet nad mnohem výraznější změnou *HNS Úmluvy*, případně jejím úplným odklonu od principů *CLC* a *IOPC Fondu*, protože mám za to, že riziko nehod a znečištění při přepravě HNS je velice reálné. Různorodost HNS by si mohla zasloužit rozdělení režimů pro určité nejtoxičtější HNS a ostatní HNS. Domnívám se také, že by i zde měly být výrazněji zapojeny do podílení se na nápravě a náhradách škod společnosti, které obchodují s HNS.

Efektivita a úspěšnost odstranění havarijního znečištění závisí především na kvalitě zásahu, kterou určují předem vytvořené plány pro takovou mimořádnou událost a skutečné řízení prací při likvidaci znečištění. Je třeba, aby se na havárie nereagovalo pouze ad-hoc, ale aby byl na základě zkušeností z jednotlivých havárií vytvořen jednotný efektivní postup reakce. Právě k tomu vybízí *OPRC*, která obsahuje zejména koncepční a informační nástroje. Přínosem je, že se sjednocují postupy a rozšiřuje se know-how ohledně vhodných technických

postupů při reakci na havarijní znečištění, v čemž se angažuje i IMO. Státy musí být oprávněny k zásahům i na volném moři, k čemuž směřuje *INTERVENTION*. Domnívám se, že oprávnění států by ale v těchto případech měla být širší, protože ochrana životního prostředí by měla být primární. Na druhé straně je nutné vyvažovat snahu států ochránit životní prostředí, zejména své vlastní pobřeží, se snahou, aby se plavidlům v nesnázích dostalo rychlé a efektivní pomoci, jak požaduje IMO. V této oblasti reakce na znečištění je velký prostor i pro potřebnou regionální spolupráci států, kterou prosazuje opět především Evropská Unie.

10 Doslov

Existuje řada rizik při lidské činnosti, které ohrožují ekologii oceánů a moří. Jedná se o těžbu a přepravu ropy, která je strategickou surovinou a významnou světovou obchodní komoditou nezbytnou pro ekonomický rozvoj moderních ekonomik i přes neustálou snahu omezovat její spotřebu a nahrazovat ji alternativními energetickými zdroji. Přeprava a obchod s ostatními komoditami jsou dalším rizikovým faktorem. Pozitivní je posun v oblasti zamezování ukládání odpadu do moře. Důležité je však věnovat do budoucna pozornost i neméně nebezpečnému pevninskému znečištění moří.

Při námořní přepravě a podmořské těžbě se stejně jako v jiných odvětvích ekonomiky uplatňuje stále vlivnější ekologický faktor a ohledy na trvale udržitelný rozvoj naší planety. Tento posun dokumentuje i množství mezinárodních úmluv zabývajících se bezpečností námořní dopravy, prevencí havárií, ale i plány pro případy havárií, odpovědností a prostředky na nápravu škod. Boj proti znečišťování moří získal více aspektů, prvním je prevence znečištění,

kteřá se soustředí zejména na bezpečnostní opatření, druhým aspektem je odpovědnost za odstraňování následků znečištění, která se snaží určit způsob odstranění nebo alespoň zmírnění následků škod již vzniklých, třetím aspektem se stává havarijní plánování a spolupráce při zásazích. Ve své práci jsem se snažila všem těmto aspektům věnovat a zhodnotit jejich praktické působení.

Za zcela klíčové považuji nutnost mezinárodní spolupráce při ochraně moří před znečištěním, protože úniky ropy či HNS, pevninské znečištění (např. plasty) a důsledky havárií lodí či těžebních plošin překračují hranice států a dotýkají se celého světového společenství. Všechny výše uvedené aspekty a prostředky musí působit společně, vzájemně se doplňovat a souhrnně vést ke zlepšování ekologie oceánů a moří. Právní prostředky tu musí být doplněny mimoprávními, zejména ekonomickými. U všech mnou zkoumaných prostředků bylo v průběhu let dosaženo velkého pokroku a pozitivní je, že se objevují stále nové iniciativy ke zlepšení právního prostředí upravujícího ochranu moří před znečištěním a v této práci jsem naznačila možné a vhodné další budoucí směry vývoje těchto právních prostředků do budoucna.

Česká republika by, ačkoliv je vnitrozemský stát, neměla stát stranou mezinárodních snah pro zlepšení ekologie moří. Je zřejmé, že primární by v případě České republiky mělo být omezování znečištění řek, které přispívají ke znečišťování moří. Existují však velké rezervy v přistoupení k mezinárodním úmluvám, protokolům a iniciativám ze strany České republiky, u kterých by podpis a ratifikace měly být odpovědně zváženy.

English summary

The marine pollution is a global problem that has become a concern for the international community in the second half of the 20th century. A body of international law was since then developed and is subject to constant changes and improvements. Legal instruments addressing oil pollution of the sea were developed in reaction to major oil disasters in the past decades and pollution from other sources has also become a subject of concern in the last twenty years.

In the thesis, I firstly analysed main sources of marine pollution and then instruments and resources available to fight each source of pollution. There are number of instruments, ranging from economical to technological, that can address the pollution. I concentrated on analysis and critical evaluation of the most important legal instruments that were developed in the past decades, consisting of international conventions, regional undertakings, EU secondary legislation, examples of national law and soft law initiatives and offered suggestions for their further development and improvement.

The legal instruments strive to address pollution from two main aspects, firstly preventing pollution by prohibitions and prescribed safety measures and secondly by introducing liability schemes and measures for compensation of sustained damage caused by marine pollution. Supplementary role is played by legal measures determined to ensure for preparedness and swift reaction in emergency pollution cases.

The most important international convention on prevention of marine pollution is *MARPOL (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships)*. It addresses not only oil pollution prevention measures but was throughout the years broadened

and it now includes preventive measures for all sources of pollution from ships. Not only prevention of big oil spills caused in emergency situations but illicit operational discharge of oil and other substances has to be subject to strict regulation. Safety precautions such as double hull of ships are prescribed, operational discharges are prohibited in certain areas and for certain substances and establishment of reception facilities in ports for oil residues is required by *MARPOL*. It is utmost important to have effective ways for enforcement of such preventive measures, but as flag states often fail to check safety precautions, port state control has become a very important measure. I foresee improvements and developments introducing a more effective enforcement measures such as more burdensome sanctions of prohibition of ships to enter the ports.

Very important improvement was achieved in relation to prohibition of dumping of waste into the sea though still unresolved is the issue of the waste already placed in the sea. On the other hand, the area of marine pollution from land based sources is not yet sufficiently addressed at an international level, though such pollution is a real threat for the marine environment.

The liability schemes are a way to help to enforce preventive measures, such as is the criminal liability developed in the EU. The civil liability scheme is most developed in the area of oil pollution; unfortunately the convention on liability for HNS pollution has not yet been ratified by enough states to become effective, which is a real drawback. The issue that I critically analysed, which should be subject to further discussion, is whether to remove limits of civil liability for pollution or whether to keep the limits and introduce just partial improvements such as cancelling the threshold for obligatory insurance thus requiring insurance for all ships. I personally tend to prefer a more cautious approach that involves improvements of the current system and

not a revolutionary replacement of the current system that works with a system that may bring into play a fair amount of new problems.

International cooperation is very important also in the area of reaction to disasters where opportunities for more powers of the states exist and the preservation of environment should play a primary role.

I believe that Czech Republic, even though a land-locked state, should be more active in accepting international undertaking to preserve marine environment and limiting the land source pollution of inland waters.

Seznam zkratek

CCS	zachycení oxidu uhličitého a jeho úschova (angl. <i>Carbon Capture and Storage</i>)
CÉDRE	Centrum pro dokumentaci, výzkum a stadium havarijního znečištění vod (angl. <i>Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution</i>)
CLC	Mezinárodní úmluva o soukromoprávní odpovědnosti za ropné znečištění (angl. <i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage</i>)
CRISTAL	Smlouva o přechodném dodatku k odpovědnosti vlastníků tankerů za ropné znečištění (angl. <i>Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Owner Liability for Oil Pollution</i>)
COW	čištění nádrží surovou ropou (angl. <i>crude oil washing</i>)
DWT	mrtvá nosnost plavidla, tj. počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru (angl. <i>Dead weight tonnage</i>)
EEZ	exkluzivní ekonomická zóna
ELD	Směrnice 2004/35/ES ²⁰² o odpovědnosti za životní prostředí v souvislosti s prevencí a nápravou škod na životním prostředí
EMSA	Evropská agentura pro bezpečnost námořní dopravy (angl. <i>European Maritime Safety Agency</i>)
ES	Evropská Společenství
EU	Evropská Unie
FAO	Organizace pro výživu a zemědělství Organizace spojených národů (angl. <i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i>)
GES	dobrý stav prostředí (angl. <i>Good Environmental Status</i>)
HELCOM	Helsinská komise zřízená dle Helsinské úmluvy
HELMEPA	Helénská asociace na ochranu mořského prostředí (angl. <i>Hellenic Marine Environment Protection Association</i>)
HNS	nebezpečná a toxická látka (angl. <i>hazardous and noxious substance</i>)
HNS Úmluva	Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě škody v souvislosti s přepravou nebezpečných a

²⁰² Úřední věstník L 143, 30/04/2004, str. 56- 75

	škodlivých látek po moři (angl. <i>International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea</i>)
IMDG Code	Mezinárodní mořský kodex nebezpečného zboží (angl. <i>International Maritime Dangerous Goods Code</i>)
IMO	Mezinárodní námořní organizace (angl. <i>International Maritime Organisation</i>)
INTERVENTION	Mezinárodní úmluva týkající se zásahu na volném moři v případech ropných znečištění způsobených haváriemi (angl. <i>International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties</i>)
IOPC Fond	Mezinárodní fond pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním (angl. <i>International Oil Pollution Compensation Fund</i>)
IOPCS Fond	Mezinárodní doplňkový fond pro náhradu škod způsobených ropným znečištěním (angl. <i>International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund</i>)
ISA	Mezinárodní úřad mořského dna (angl. <i>International Seabed Authority</i>)
JAMP	Strategie programu společného hodnocení a monitorování (angl. <i>Strategy for the Joint Assessment and Monitoring Programme</i>)
LC	Úmluva o ochraně před znečišťováním moří v důsledku ukládání odpadů a jiných látek (angl. <i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter</i>)
LLMC	Úmluva o omezení odpovědnosti za námořní nároky (angl. <i>Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims</i>)
LNG	Zkapalněný zemní plyn (angl. <i>liquefied natural gas</i>)
LPG	Zkapalněné motorové palivo na bázi propan - butanu (angl. <i>liquefied petroleum gas</i>)
MAP	Středomořský akční plán
MARPOL	Úmluva o předcházení znečištění moří z lodí (angl. <i>International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships</i>)
MSFD	Směrnice 2008/56/ES ²⁰³ , tzv. rámcová směrnice o strategii pro mořské prostředí (angl. <i>Marine Strategy Framework Directive</i>)

²⁰³ Úřední věstník L 164, 25/06/2008, str. 19- 40

NGO	nevládní organizace (angl. <i>Non-Governmental Organisation</i>)
NRDA	Posouzení škod na přírodních zdrojích (angl. <i>Natural Resource Damage Assessment</i>)
OECD	Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (angl. <i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>)
OILPOL	Mezinárodní úmluva o předcházení znečištění moří ropou (angl. <i>International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil</i>)
OPA 90	Zákon o odpovědnosti za ropné znečištění z roku 1990 (angl. <i>Oil Pollution Act 1990</i>)
OPRC	Mezinárodní úmluva o připravenosti, reakci a spolupráci při ropném znečištění (angl. <i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation</i>)
OSPAR	Úmluva na ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku (angl. <i>Convention for the Protection of the marine Environment of the North-East Atlantic</i>)
Paris MoU	Pařížská dohoda o přístavní kontrole (angl. <i>Paris Memorandum of Understanding on Port State control</i>)
P&I club	Pojišťovna poskytující pojištění v námořní dopravě (angl. <i>Protection and Indemnity Club</i>)
REMPEC	Regionální centrum Středozemního moře pro reakci na havárie mořského znečištění (angl. <i>Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea</i>)
SAP	strategický akční plán (angl. <i>Strategic Action Programme to Address Pollution from Land-Based Activities</i>)
SBT	oddělené nádrže pro balast (angl. <i>segregated ballast tanks</i>)
SDR	Práva zvláštního čerpání, tj. umělá měnová jednotka OSN (angl. <i>Special drawing rights</i>)
STOPIA	Dohoda vlastníků malých tankerů o odškodnění (angl. <i>Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement</i>)
TOPIA	Dohoda vlastníků tankerů o odškodnění (angl. <i>Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement</i>)
TOVALOP	Dobrovolná dohody vlastníků tankerů týkající se odpovědnosti za znečištění ropou (angl. <i>Tanker Owner Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution</i>)

UNCLOS	Úmluva OSN o mořském právu (angl. <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>)
UNEP	Program životního prostředí Spojených národů (angl. <i>United Nations Environment Programme</i>)
USA	Spojené státy americké (angl. <i>United States of America</i>)
WSSD	Světový summit o udržitelném rozvoji (angl. <i>World Summit on Sustainable Development</i>)
WRRL	Směrnice 2000/60/ES ²⁰⁴ k vytvoření rámce pro opatření Společenství v oblasti vodní politiky (rámcová vodní směrnice)

²⁰⁴ Úřední věstník L 327, 22/12/2000, str. 0001 - 0073

Seznam pramenů

Knihy

BENCHLEY, Peter a GRADWOHL, Judith, *Ocean Planet: Writings and Images of the Sea*, Harry N. Abrams Inc., New York 1995, 1. vydání, ISBN: 0-8109-3677-1

CROSBIE, Duncan; MORTIMER, Sheila, *Titanic: The Ship of Dreams*, Orchard Books, New York 2006, ISBN 978-0-439-89995-6

DAMOHORSKÝ, Milan a kolektiv, *Právo životního prostředí*, 3. vydání, C.H. Beck, Praha, 2010, ISBN 978-80-7400-338-7

EBBESSON, Jonas, *Oil Pollution Control in the Baltic Sea Area – A Survey of Approaches in International and European Community Law*, WWF Sweden, Solna 1999, 1. vydání

FALKANGER, Thor, BULL, Hans Jacob, BRAUTASET, Lasse, *Introduction to Maritime Law, The Scandinavian Prospective*, Tano Aschehoug, Oslo 1998, 1. vydání, ISBN 8251836484

GAUCHI, Gottard, *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, Chichester 1997, 1. vydání

JANSKÝ, Bohumír, *Geografie moří a oceánů*, 1. vydání, Karolinum, Praha, 1992

KOHOUTEK, Katrin, *Carbon Capture and Storage and Public International Law: Some unresolved Questions*, European Climate Forum Background Paper 1, 2008, str. 70, ISBN 123456789

NOVÁK, Radek, *Námořní přeprava*, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336

WU, Chao, *Pollution from carriage of oil by sea: liability and compensation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, London 1996, 1. vydání, ISBN 90 411 0920

ŽÁKOVSKÁ, Karolína: *Ochrana mořské biodiverzity v mezinárodním právu*, Právnická fakulta Univerzity Karlovy, *Prameny a nové proudy právní vědy*, sv. 45, Praha, 2010

Články

BROWN, P., BUSCHMELEV, A., BUTTS, C. P., CHENG, J., EASTOE, J., GRILLO, I., HEENAN, R. K. and SCHMIDT, A. M. (2012), Magnetic Control over Liquid Surface Properties with Responsive Surfactants, *Angewandte Chemie International Edition*. doi: 10.1002/anie.201108010

FAURE, Michael a HUI, Wang, *The International Regimes for the Compensation of Oil-Pollution Damage: Are they effective?*, Blackwell publishing Ltd., London 2003, Reciel 12 (3) 2003, ISSN 0962 8797

FORBES, Kim, *Losing prestige?*, *New Law Journal* 2003, Volume 153/Issue 7062, January 2003, Reed Elsevier (UK) Ltd 2003

HAGERTY, Curry L., RAMSEUR, Jonathan L., *Deepwater Horizon Oil Spill: Highlighted Actions and Issues*, Congressional Research Service, 2011

HUTCHINSON, James A., *Financial Responsibility provisions: Are they sinking the U.S. maritime trade?*, *Law and Policy in International Business*, Washington 1992, Vol. 24, č. 1

KEEBLE, Ed a COATES, Laura, *Does Polluter Pay on the High Seas?*, *Environmental Law Review* 2003, Volume 5/Issue 3, 1 Spetember 2003, Vathek Publishing, 2003

MITCHELL, Ronald B., *Lessons from intentional oil pollution*, *Environment*, Washington, May 1995, Vol. 37, Issue 4, ISSN 0013 9157

OOSTERVEEN, Willem, *Some Recent Developments Regarding Liability for Damage Resulting from Oil Pollution -- From the Perspective of an EU Member State*, *Environmental Law Review* 2004, Volume 6/Issue 4, 1 December 2004, Vathek Publishing, 2004

PARMENTIER, Rémy, *Greenpeace and the Dumping of Wastes at Sea: A case of non-state actors' intervention in International Affairs*, *International Negotiation*, KLUWER LAW INTERNATIONAL, Hague 1999, Vol. 4, č. 3

Materiály z konferencí a přednášek

BARCHUE, L. D., *Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme*, Seminar on: "Auditing Flag States: New Directions for

Smaller Maritime States", Malmo, World Maritime University, October 17-19, 2005

BLANCO-BAZÁN, Augustín, IMO interface with the Law of the Sea Convention (2000), Twenty-Third Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy, University of Virginia School of Law, IMO, January 6-9, 2000, USA

Dr. BOTHNER, Michael H., U.S. Geological Survey, Sewage Contamination of the Deep-Sea Floor Near the 106-Mile Dumpsite off New Jersey, January 1993

Dr. DICKS, Brian, PARKER, Hugh, Dr. MOLLER, Tosh, Dr. PURNELL, Karen, Dr. WHITE, Ian, Management and Work Force Requirements for Effective Shoreline Cleaning Operations, materiál z INTERSPILL 2000, A New Millennium - A New Approach to Spill Response, International Conference and Exhibition, 28.-30. listopad 2000, Brighton, UK

GREY, Catherine, The Cost of Oil Spills from Tankers: An Analysis of IOPC Fund Incidents, materiál z International Oil Spill Conference 1999, 7.-12. březen 1999, Seattle, USA

HERBER, Vladimír, Námořní doprava, Masarykova univerzita, projekt FRVŠ č. 1822/2005 „Multimediální podpora výuky předmětu Geografie Světového oceánu“, přednáška: „Námořní doprava“

HUIJER, Keisha, Trends in Oil Spills from Tanker Ships 1995-2004, International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), Paper from the 28th Arctic and Marine Oilspill Program (AMOP) Technical Seminar, 7-9 June 2005, Calgary, Kanada

Dr. MOLLER, Tosh, MOLLOY, Fionna a THOMAS, Helen, Oil Spill Risks and the State of Preparedness in the Regional Seas, materiál z International Oil Spill Conference 2003, 6.-11. duben 2003, Vancouver, Kanada

TIBERG, Hugo, Compendium: Maritime and Transportation Law, Limitation of Shipowner's Liability, Stockholm Universitet, Stockholm 2003

Kapitán YVONNOU, Louis Alain, Maritime expert and advisor - Former Tanker Master, Clipper Survey France, March 2001

Marpol Annex I: Regulations for the prevention of pollution by oil, Gard AS, June 2011

Regional Seas Status Reports on the UNEP administered Regional Seas Programmes (2003)

Výroční zpráva Paris Memorandum on Port State control 2007 a 2011; Recognized Organization performance table of Paris Memorandum on Port State control (2009 – 2011), 1. 7. 2012; White-Grey-Black lists of Paris Memorandum on Port State control (2009 – 2011), 1. 7. 2012

Závěrečná zpráva - Audit of Denmark 18. až 25. září 2006, 9. února 2007

Závěrečná zpráva - Audit of Canada 11. až 18. červa 2007, říjen 2007

Zpráva Evropské Komise Radě, Evropskému Parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů (COM(2010) 581 final) ze dne 12.10.2010

Zpráva Generálního tajemníka na 53. Zasedání Valného shromáždění OSN, Bod 58 „Posílení systému Spojených národů“, Dokument A/53/170, 10. července 1998

Zprávy o stavu kvality mořského prostředí severovýchodního Atlantiku (angl. *Quality Status Report*) dle OSPAR; Strategie OSPAR Komise pro ochranu mořského prostředí Severovýchodního Atlantiku 2010–2020, Souhrnný zápis – OSPAR/MMC 2010 OSPAR 10/23/1-E

Internet

Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution (CÉDRE)

Convention for the Protection of the marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR)

Evropská Unie – Úřední věstník, EURLEX a www.europa.eu

European Maritime Safety Agency (EMSA)

Hellenic Marine Environment Protection Association (HELMEPA)

Helsinki Commission (HELCOM)

International Maritime Organisation (IMO)

International Seabed Authority (ISA)

International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

Národní oceánský a atmosférický úřad Spojených států amerických (NOAA)

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC)

Sbírka zákonů České republiky

Sbírka mezinárodních smluv České republiky

Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF)

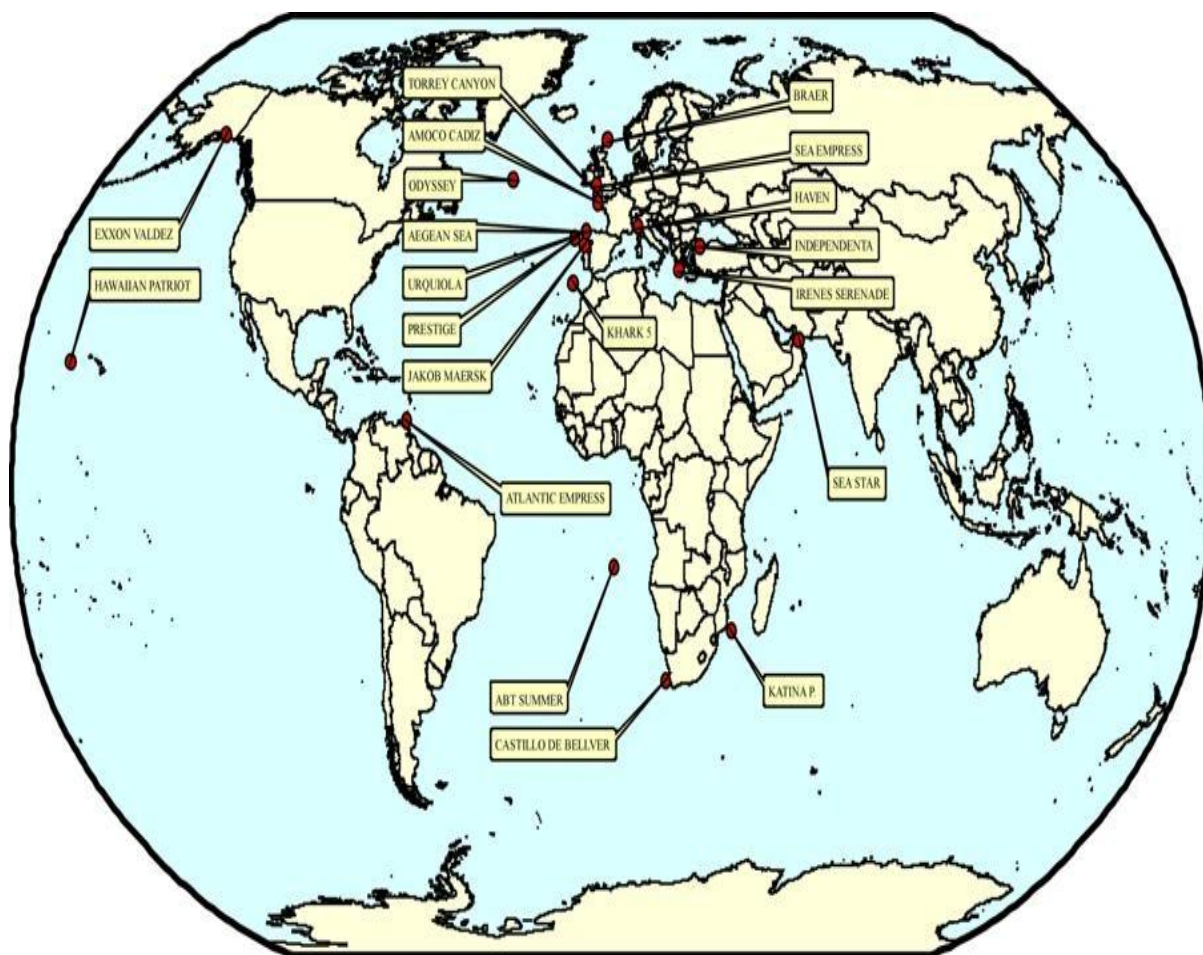
Seas At Risk

United Nations Environment Programme (UNEP)

US Coast Guard

Příloha č. 1

Mapa významných havárií tankerů



zdroj: International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

Příloha č. 2

Rozlišení tankerů přepravujících ropu

(angl. *Crude oil Carriers*)

- do 80 000 DWT ²⁰⁵
- Aframax = do cca 85 000 DWT
- Suezmax = do cca 145 000 DWT
- MCC = 150 – 200 000 DWT
- VLCC = 200 – 299 000 DWT
- ULCC = od 300 000 DWT

zdroj: NOVÁK, Radek, Námořní přeprava, ETC Publishing, Praha 1997, 1. vydání, ISBN 80 8600 6336

²⁰⁵ DWT je tzv. mrtvá nosnost je počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru, tedy celková nosnost plavidla

Příloha č. 3

Vybrané největší ropné skvrny

Umístění	Jméno tankeru	Rok	Místo havárie	Velikost skvrny (v tunách)
1	ATLANTIC EMPRESS	1979	U Tobaga, West Indies	287,000
2	ABT SUMMER	1991	700 námořních mil od Angoly	260,000
3	<u>CASTILLO DE BELLVER</u>	1983	U Saldanha Bay, Jihoafrická republika	252,000
4	<u>AMOCO CADIZ</u>	1978	U Bretaně, Francie	223,000
5	HAVEN	1991	Janov, Itálie	144,000
6	ODYSSEY	1988	700 námořních mil od Nového Skotska, Kanada	132,000
7	<u>TORREY CANYON</u>	1967	Scilly Isles, Velká Británie	119,000
8	SEA STAR	1972	Ománský záliv	115,000
9	IRENES SERENADE	1980	Navarino Bay, Řecko	100,000
10	URQUIOLA	1976	La Coruna, Španělsko	100,000
11	HAWAIIAN PATRIOT	1977	300 námořních mil od Honolulu	95,000
12	INDEPENDENTA	1979	Bosphorus, Turecko	94,000
13	JAKOB MAERSK	1975	Oporto, Portugalsko	88,000
14	<u>BRAER</u>	1993	Shetland Islands, Velká Británie	85,000
15	AEGEAN SEA	1992	La Coruna, Španělsko	74,000
16	<u>SEA EMPRESS</u>	1996	Milford Haven, Velká Británie	72,000
17	NOVA	1985	U Kharg Island, Íránský záliv	70,000
17	KHARK 5	1989	120 námořních mil od Atlantického pobřeží Maroka	70,000
*181919	KATINA P	1992	U Maputa, Mozambik	66,700

Právní prostředky ochrany moří před znečištěním

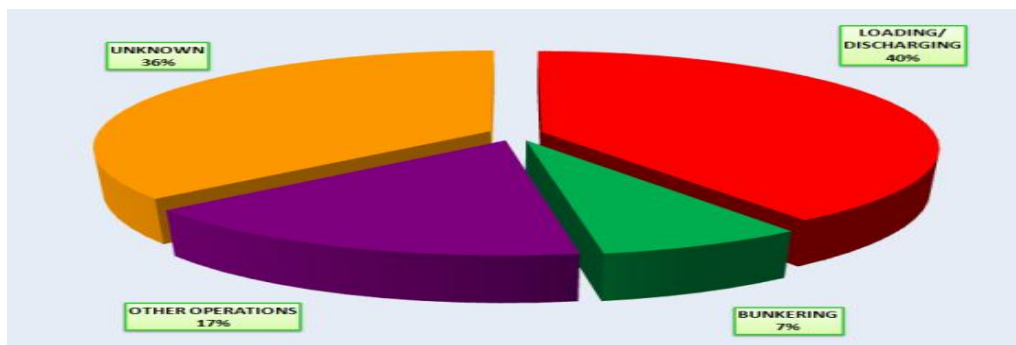
20 ²⁰⁶	<u>PRESTIGE</u>	2002	U španělského pobřeží	63,000
35	<u>EXXON VALDEZ</u>	1989	Prince William Sound, Aljaška, USA	37,000

zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)
aktualizovaná v červnu 2013

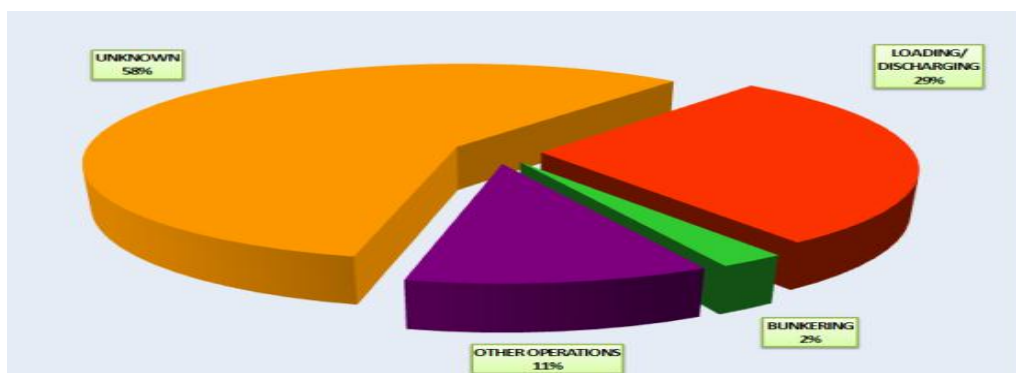
²⁰⁶ Velikost ropné skvrny způsobené únikem ropy z PRESTIGE byla aktualizována, aby odražela i množství ropy získané z tankeru v říjnu roku 2004, tj. přibližně 13,600 tun. Toto odpovídá metodice použité i u předchozích havárií.

Příloha č. 4

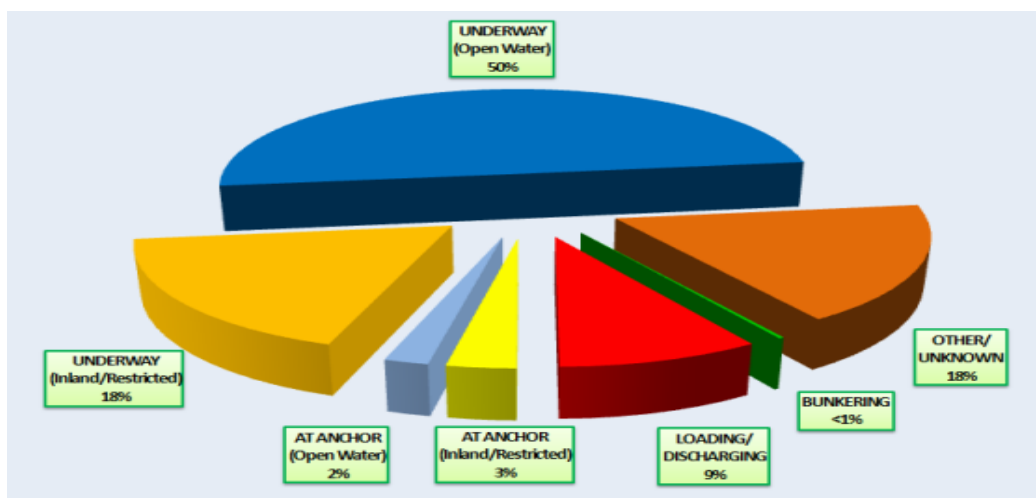
Výskyt ropných skvrn < 7 tun podle činnosti při úniku, 1974-2012



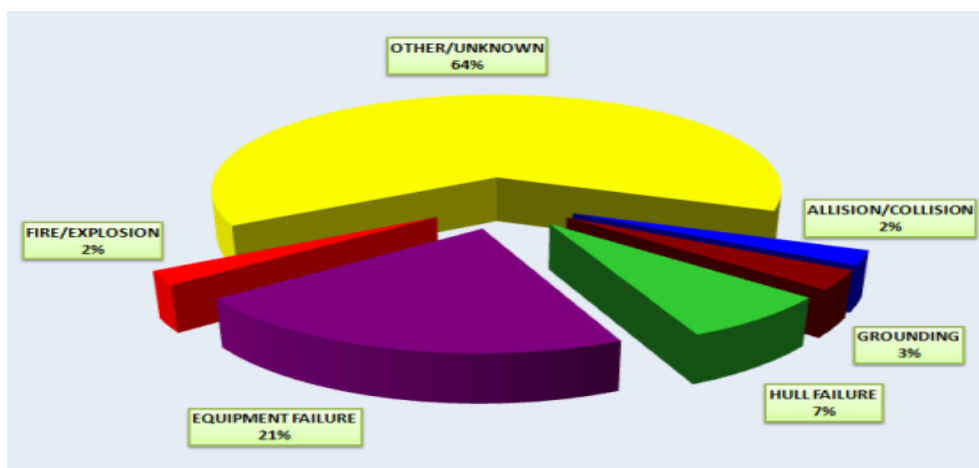
Výskyt ropných skvrn 7-700 tun podle činnosti při úniku, 1970-2012



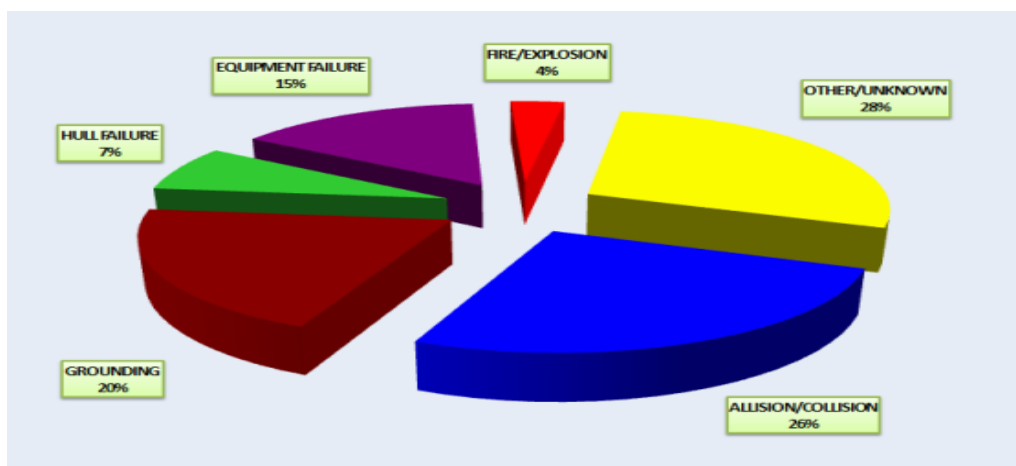
Výskyt ropných skvrn >700 tun podle činnosti při úniku, 1970-2012



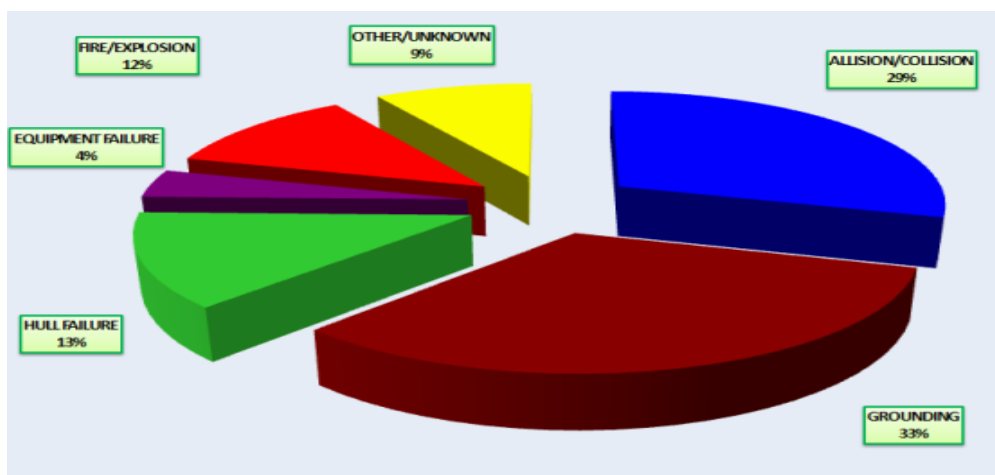
Výskyt ropných skvrn < 7 tun podle příčiny, 1974-2012



Výskyt ropných skvrn 7-700 tun podle příčiny, 1970-2012



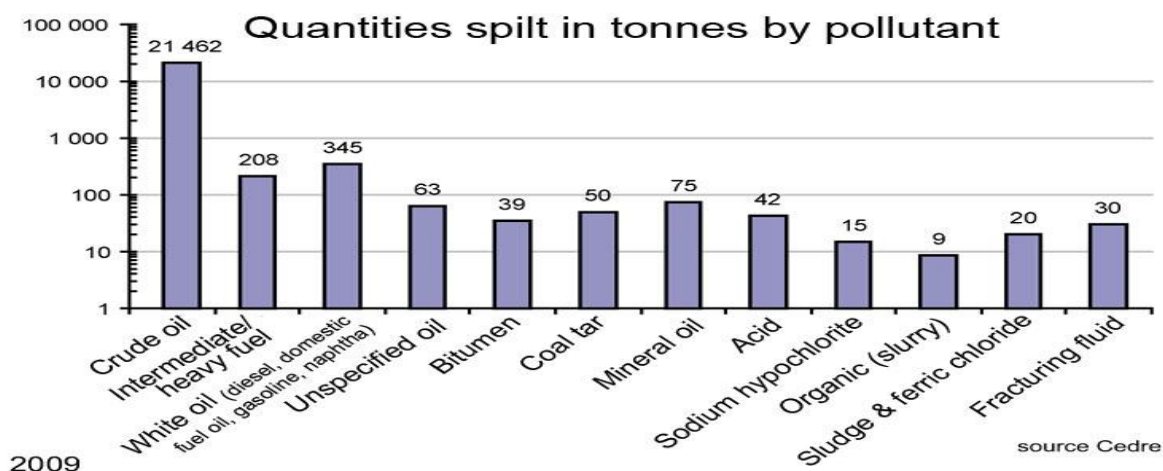
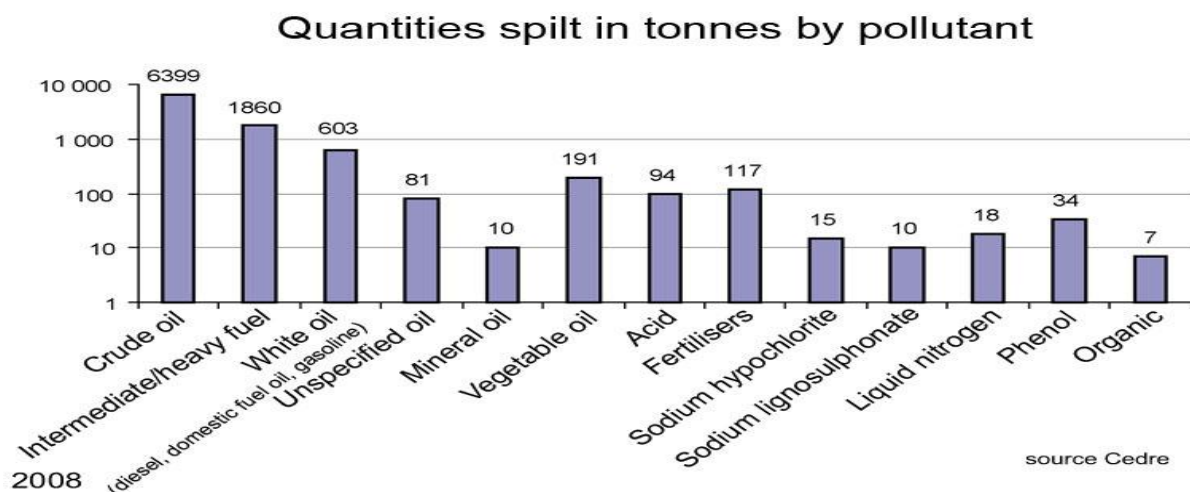
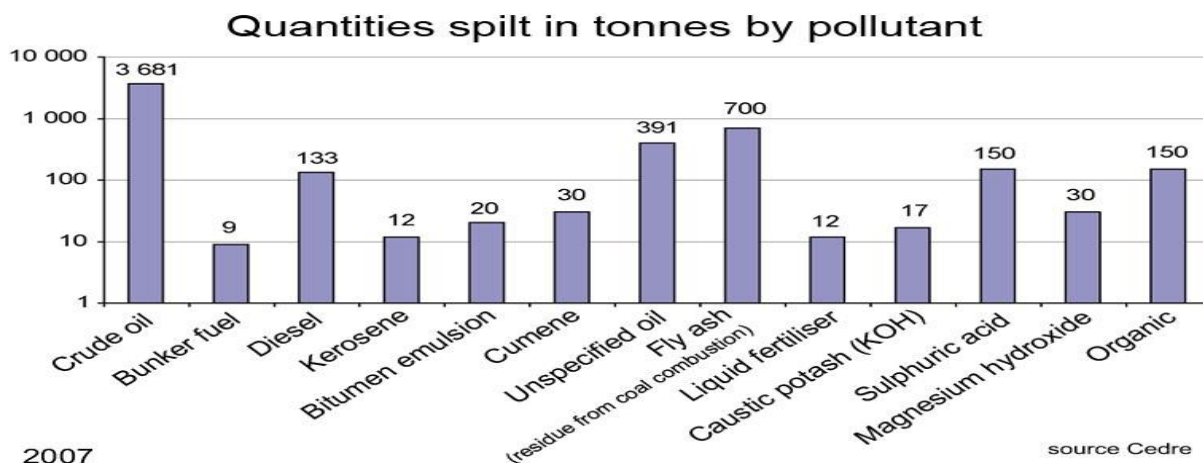
Výskyt ropných skvrn >700 tun podle příčiny, 1970-2012



zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

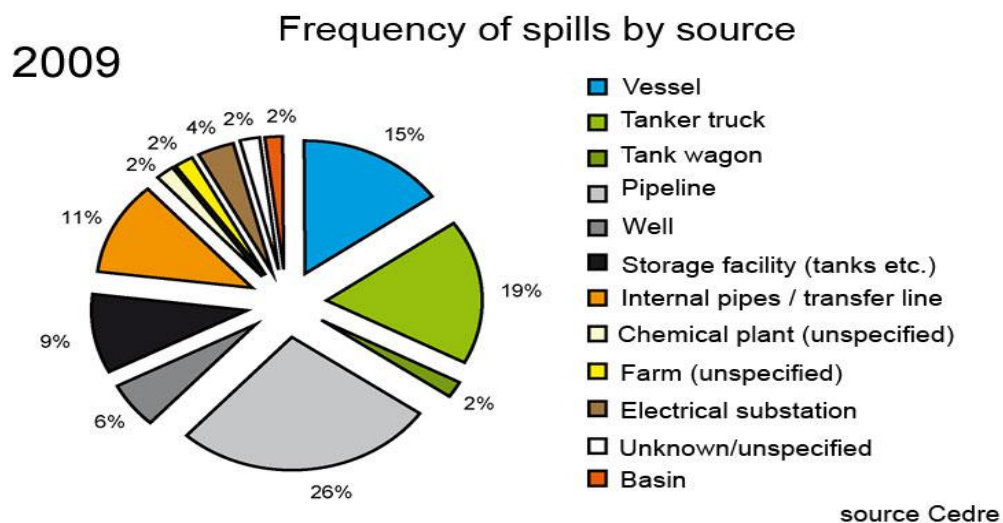
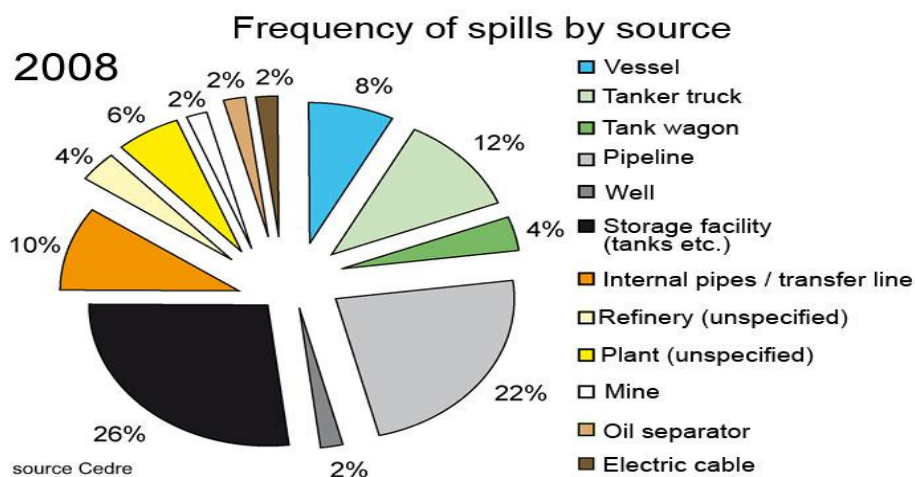
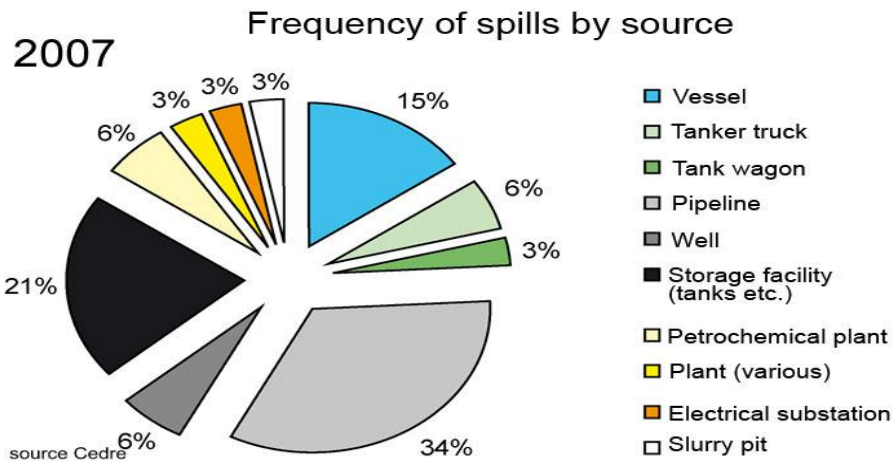
Příloha č. 5

Znečištění pevninských vod (v t)



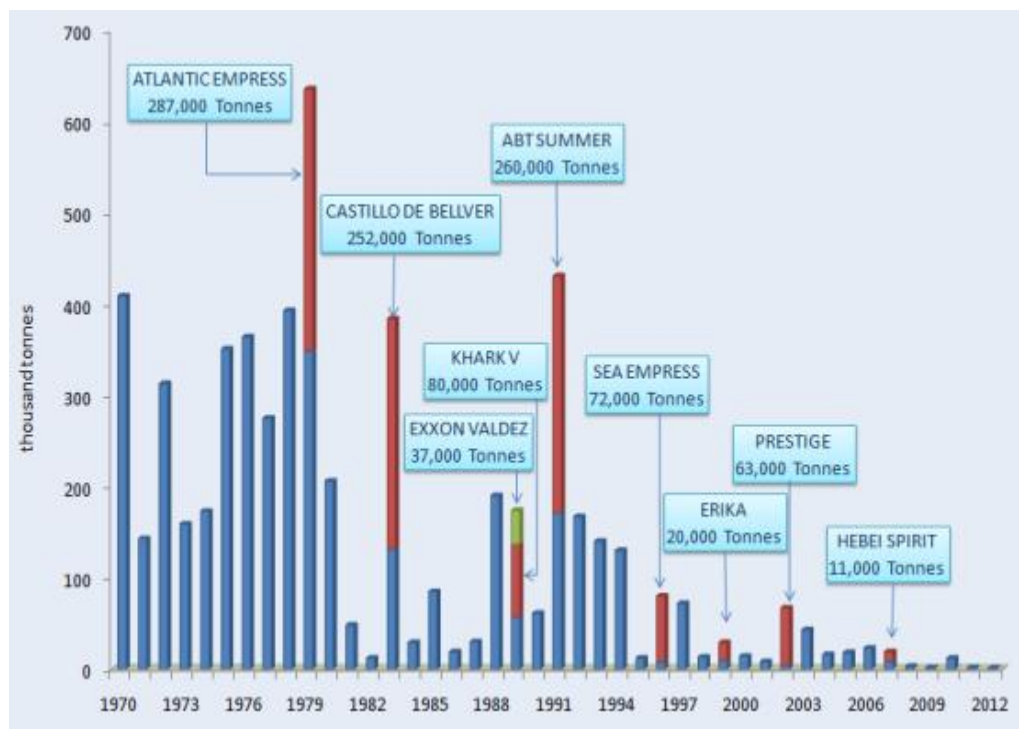
Příloha č. 6

Znečištění pevninských vod (v % dle zdroje)

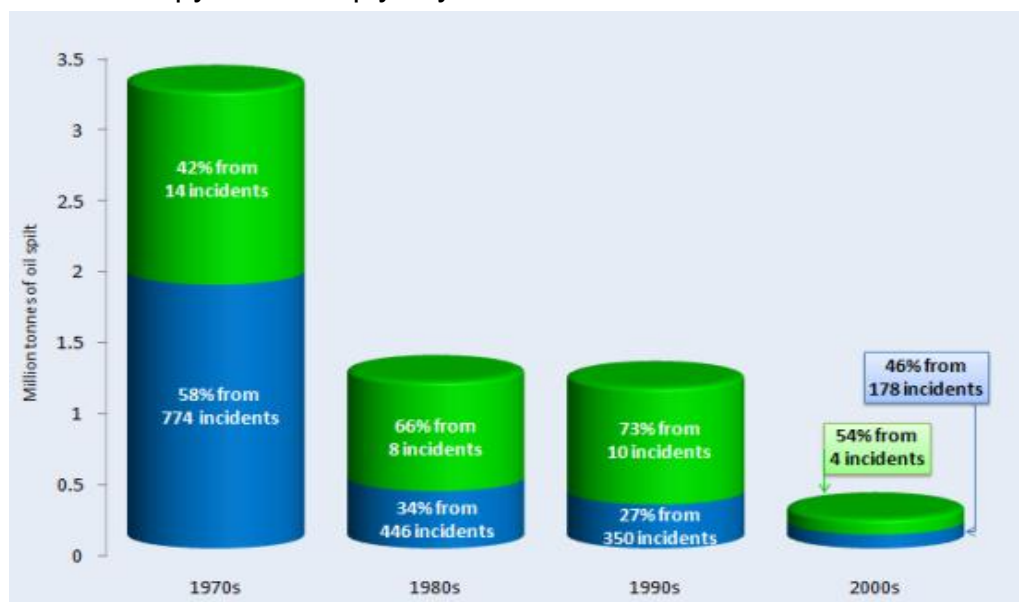


Příloha č. 7

Roční množství uniklé ropy



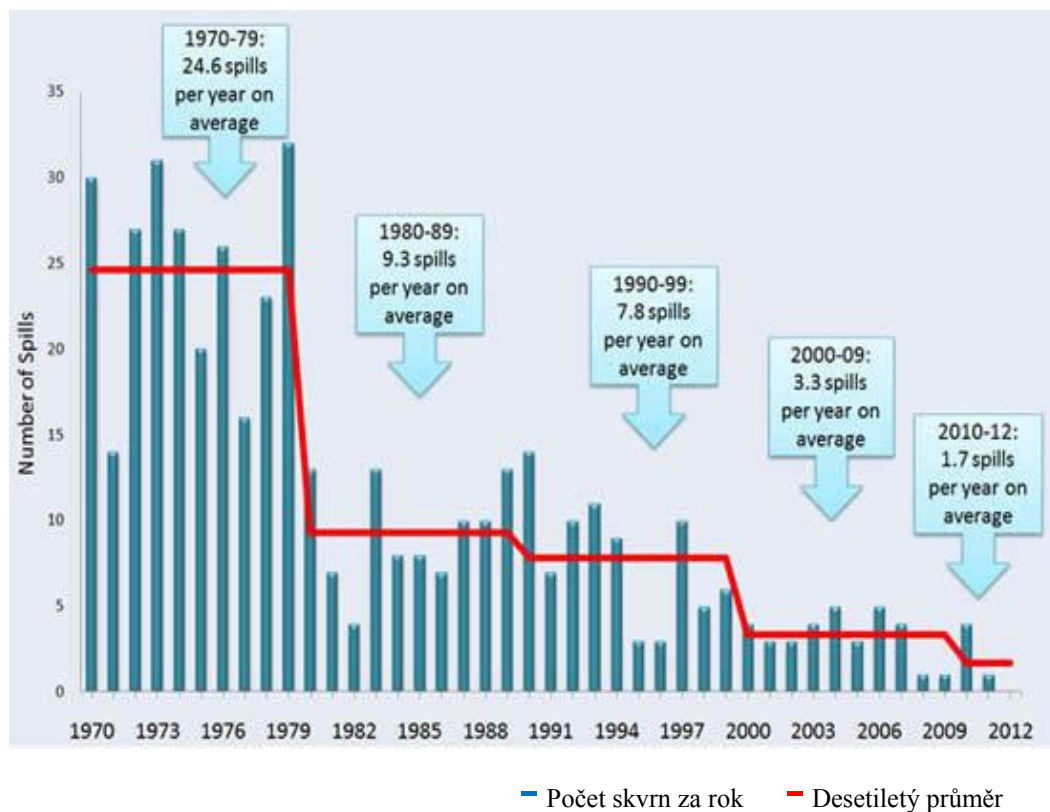
Množství ropy uniklé v uplynulých desetiletích



zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

Příloha č. 8

Desetileté průměry počtu ropných skvrn



zdroj: Statistika International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF)

Abstrakt

Práce pojednává o zdrojích znečištění moře a rizikových faktorech znečišťování moře, jako jsou námořní přeprava a další lidské činnosti na mořském dně i na pevnině, na které navazuje podrobná analýza prostředků, které mohou být využity pro boj s jednotlivými zdroji a riziky znečišťování. Práce se soustředí zejména na kritické zkoumání a možná potenciální zlepšení existujících právních prostředků a žádoucí přijetí právních prostředků nových. Existující nejvýznamnější právní prostředky na ochranu moří jsou, ve světle jejich postupného zdokonalování a zvyšování účinnosti a vynutitelnosti, ke kterému došlo zejména v posledních desetiletích, komparovány, je hodnocen jejich vznik a vývoj, jsou analyzovány jejich přínosy i nedostatky a jsou doporučována jejich další vylepšení. Po analýze a komparaci mezinárodních úmluv, evropského práva a právní úpravy USA se práce obrací i ke vztahu České republiky, jako vnitrozemského státu, k problematice znečištění moří a domácí právní úpravě této problematiky.

Klíčová slova

Mořské právo

Znečištění moře

Ochrana moří

Abstract

Sources and risk factors of marine pollution, such as sea transport and other human activities on seabed and land, are analysed in this thesis, followed by a thorough exploration of instruments and resources available to fight each source and risk factor of pollution. The thesis is focused on critical evaluation and potential improvements of existing legal instruments and desirable introduction of new instruments. The origin and development of the existing most important legal instruments is assessed, they are further compared and their contributions as well as shortcomings are analysed and suggestions offered for their further improvement, while appraising their gradual development and improvement of their efficiency and enforcement especially in the past decades. Following the analysis and comparison of international conventions, EU law and US national law, the approach of the Czech Republic as an inland state towards problem of marine pollution is also critically assessed and its national legislation evaluated.

Keywords

Law of the sea

Marine pollution

Protection of the sea